

# DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 174 MEI 2013



GRAND LAUNCHING  
APLIKASI PORTAL  
ANJUNGAN PELINDO III

PELINDO III RAIH  
PREDIKAT "IdAA+" DARI PEFINDO

AKSES TELUK LAMONG:  
FLY OVER, KA & MONOREL

KOMITMEN PELINDO III  
SUKSESkan BALI TOL



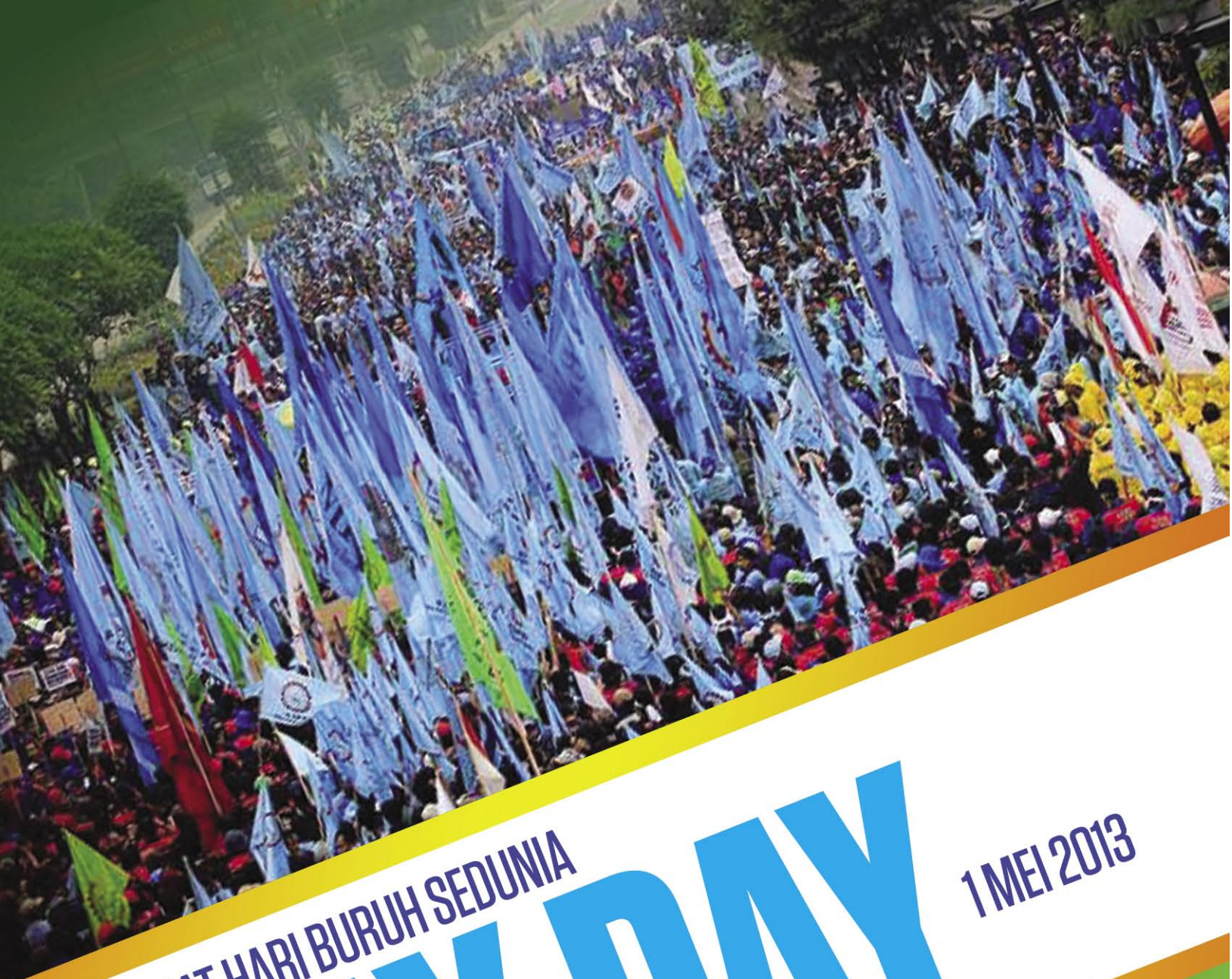
GERAKAN DIREKSI MENGAJAR  
**SAAT DIREKSI  
JADI UMAR BAKRI**

SUDAH EFEKTIF DAN EFISIENSIKAH ANDA DALAM BEKERJA?



ISSN:2252-4762

[www.majalahdermaga.com](http://www.majalahdermaga.com)



SELAMAT HARI BURUH SEDUNIA

**MAY DAY**

1 MEI 2013



## DERMAGA

SUSUNAN  
DEWAN REDAKSI

## Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



**Pengarah**  
Sumitro A.B.



**Pemimpin Redaksi**  
Edi Priyanto



**Redaktur Pelaksana**  
Camelia



**Koordinator Liputan  
& Fotografer**  
Wilis Aji Wiranata



**Administrasi**  
Ardella.T. D.



**Koordinator Distribusi**  
R. Suryo Khasabu

## Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

## Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia  
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

## Apa kabar pembaca ?

Tahun ini adalah tahun ke-105 peringatan Hari Kebangkitan Nasional. Kebangkitan nasional adalah masa dimana bangkitnya rasa dan semangat persatuan, kesatuan, dan nasionalisme serta kesadaran untuk memperjuangkan kemerdekaan Republik Indonesia, yang sebelumnya tidak pernah muncul selama penjajahan Belanda dan Jepang. Masa ini ditandai dengan dua peristiwa penting yaitu berdirinya Boedi Oetomo (20 Mei 1908) dan ikrar Sumpah Pemuda (28 Oktober 1928). Masa ini merupakan salah satu dampak politik etis yang mulai diperjuangkan sejak masa Multatuli.

Berawal dari semangat kebangkitan dalam rangka memperingati Hari kebangkitan Nasional, Menteri BUMN-Dahlan Iskan menerbitkan surat kepada seluruh jajaran direksi BUMN yang isinya menugaskan para Direksi BUMN tersebut untuk mengajar. Tugas yang sebenarnya tidak berhubungan langsung dengan tugas-tugas direksi tersebut, selanjutnya disebut Gerakan Direksi mengajar yang dilakukan secara serentak pada tanggal 20 Mei 2013. Gerakan mengajar tersebut dilaksanakan pada SMA sederajat tempat para Direksi tersebut pernah bersekolah dengan tujuan memberikan inspirasi dengan cara berbagi cerita tentang kesuksesan menjalankan profesinya.

Materi mengajar dititikberatkan pada riwayat hidup dan kisah sukses dalam mencapai posisinya saat ini. Pemaparan juga akan disampaikan dalam bentuk gambaran profesi yang dijalankan saat ini dan dampaknya bagi masyarakat. Nilai-nilai kejujuran, tekad kuat dan kerja keras adalah titik poin pemaparan yang efeknya diharapkan dapat menginspirasi, membangkitkan semangat dan membulatkan tekad para siswa untuk belajar lebih giat demi mencapai cita-cita dan kesuksesan di masa datang. Karena sesungguhnya hidup adalah pilihan, sukses atau gagal. Nah, kisah sukses juga harus disampaikan oleh jajaran Direksi Pelindo III kepada murid-murid SMA.

Selain Hari kebangkitan Nasional, Bulan Mei juga diisi dengan peringatan Hari Buruh Internasional yang akrab disebut May Day. Berbeda dengan peringatan Harkitnas yang sarat dengan nuansa damai, May day yang diperingati setiap tahun malah nyaris tanpa absen dari demo yang kadang berbuntut anarkis. Sederet sebab dan akibat pun coba untuk di beberkan. Mulai tingkat pendidikan yang rendah, kesejahteraan kurang, fasilitas kerja kurang layak dan masih banyak lagi menjadi sebab buruh 'bergejolak'. Tapi yang paling di temui, demo terjadi disertai tuntutan kenaikan upah buruh dengan dalih upah satu bulan sudah tidak dapat mencukupi biaya kebutuhan sehari-hari. Padahal tidak sedikit para buruh masih berusia muda yang secara logika seharusnya usia itu mereka pakai untuk bersekolah dan bukan bekerja. Bukan menjadi tugas mereka (anak-anak,Red) untuk bekerja menghidupi keluarga. Tugas anak-anak sesungguhnya dalah belajar dan belajar untuk masa depan mereka. Lalu bagaimana dengan pertanyaan, bagaimana dengan keluarga tidak mampu atau ayah ibu yang sudah tidak dapat bekerja lagi dan tugas mereka digantikan oleh salah satu anak anggota keluarga itu untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari bagi orang tua bahkan adik-adiknya?. Itulah potret kehidupan yang masih sering kita jumpai di keluarga Indonesia.

DERMAGA edisi ini sarat dengan tulisan tentang kebangkitann dan solidaritas buruh atau pekerja. Tulisan, saran dan kritik tetap kami nanti di majalahdermaga@yahoo.com. Ikuti kabar terbaru dari kami via facebook dan twitter. Jangan lupa untuk terus memantau akurasi berita kepelabuhanan di versi online Majalah Dermaga.com.



Selamat Membaca!



## SINERGI PELINDO III DAN BKI

PT Pelindo III (Persero) dan PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) melakukan penandatanganan nota kesepahaman dalam bidang penyediaan jasa bidang klasifikasi kapal, konsultansi dan supervisi bidang marine dan struktur terapung, pemeriksaan dan sertifikasi alat angkat / angkut, sertifikasi-sertifikasi operator alat angkat / angkut, pemeriksaan dan sertifikasi tangki timbun, pemeriksaan dan sertifikasi bejana tekan, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) serta bidang-bidang lainnya, awal Mei 2013 ini.

Acara tersebut dirangkai juga dengan penandatanganan nota kesepahaman antara Pelindo I dan PT BKI (Persero). Hadir pada acara tersebut Dirut Pelindo III-Djarwo Surjanto, Direktur Utama BT BKI-Ibnu Wibowo, Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III-Faris Assagaf, Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo I-Bambang Eka Cahyana, dan sejumlah pejabat di lingkungan Pelindo III, Pelindo I dan BKI.

## KARDI SUWITO DAN BAHARA

Masing-masing dilantik menjadi General Manager Pelindo III Cabang Probolinggo dan General Manager Pelindo III Cabang Maumere, awal Mei ini. Kardi Suwito dilantik menggantikan Pudjianto yang mulai memasuki masa purna tugas dan Bahara dilantik menggantikan Johana Pairikas.

Dalam kesempatan itu dilantik juga beberapa pejabat Kantor Pusat Pelindo III antara lain Hasna Rief Kahariyah (ASM Kesejahteraan), Lusya Tiviani (ASM Kinerja SDM dan Hubungan Industrial), Achmad Yusak Machrus (Asisten Kepala Biro Bidang Kinerja Korporat), Raly Eko Kurniawan (Asisten Senior Manager Pemeliharaan Kolam Pelabuhan), Djumadi (Asisten Senior Manager Manajemen Risiko), Anastianti Ratih Kurian Dewi (Pengawas Bidang II), Recky Julius Uruilal (ASM Pelayanan Kapal Wilayah II) dan Sumarmo (Pengawas Bidang III).



## PENCARI KERJA SERBU STAND PELINDO III

Ribuan pencari kerja menyerbu stand Pelindo III pada gelaran pameran kerja di Airlangga Convention Center, Universitas Airlangga, Surabaya akhir April kemarin. Beberapa lowongan pekerjaan ditawarkan oleh Pelindo III, PT Pelindo Marine Service, dan Kopelindo 3. Khusus untuk pencari kerja yang mendaftar ke Pelindo III diwajibkan mengisi formulir aplikasi melalui website <http://recruitment.pp3.co.id>.

## PEKAN WISATA NASIONAL 2013

Sebuah ajang yang dihelat oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Indonesia itu kembali digelar awal Mei ini. Kali ini, kegiatan tersebut dipusatkan di kota gudeg Yogyakarta. Selama empat hari, 60 peserta pameran dari berbagai kabupaten/kota di Indonesia dan instansi ikut ambil bagian meramaikan pameran yang dipusatkan di Jogja Expo Center. Pelindo III selaku penyedia jasa kepelabuhanan ikut ambil bagian dalam pameran itu. Pelindo III menitikberatkan pada bidang pelayanan kapal pesiar yang belakangan kerap singgah di pelabuhan-pelabuhan yang dikelola Pelindo III.



## WORKSHOP K3

Komitmen Manajemen Pelindo III untuk menerapkan SMK3 di seluruh cabang kelas I dan II langsung ditanggapi positif oleh Pelindo III Cabang Sampit. Pada pertengahan Mei ini, cabang Pelindo III di Kalimantan Tengah itu menggelar workshop K3 dan langsung mengajukan sertifikasi SMK3. Hal ini dilakukan untuk memberikan jaminan keselamatan kerja bagi siapa saja yang berada di lingkungan kerja Pelindo III Cabang Sampit.

## TERMINAL PENUMPANG MODERN MULAI DIBANGUN

Rencana Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk memiliki terminal penumpang modern akan segera terwujud. Akhir April lalu, telah dilakukan pemancangan tiang pertama tanda dimulainya proyek tersebut. Nantinya, pekerjaan pembangunan akan dilakukan dalam kurun waktu 420 hari kalender dengan PT Hutama Karya (Persero) sebagai kontraktor pelaksana. Terminal Penumpang Modern ini nantinya akan dibangun empat lantai dengan kapasitas 4.000 Penumpang, dan luas bangunan 17.500 m2.

# PELINDO III – ADHI KARYA

## RANCANG ALAT PENGANGKUT CONTAINER OTOMATIS

Sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas kendaraan pengangkut petikemas (trailer) di wilayah sekitar Pelabuhan Tanjung Perak, PT Pelindo III bersama PT Adhi Karya melakukan kerjasama untuk kajian guna mewujudkan rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automatic Container Transporter).

Kerjasama kedua BUMN tersebut dilandasi adanya sinergi antar Badan Usaha Milik Negara, dimana PT Pelindo III selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang bergerak dalam pelayanan jasa kepelabuhanan dan PT Adhi Karya selaku perseroan yang bergerak dalam penyediaan jasa konstruksi termasuk dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan.

Rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automatic Container Transporter) tersebut juga dalam rangka mendukung upaya peningkatan perekonomian di Surabaya dan kota-kota lain di Provinsi Jawa Timur dan sekitarnya bahkan untuk menunjang kelancaran pengiriman barang pada Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Keduanya saat ini sedang melakukan kajian mendalam atas Pra Feasibility Study (FS) yang meliputi aspek finansial, komersial, teknis dan legal serta aspek-aspek lainnya. Survey juga dilakukan terhadap lahan, demand dan tarif angkutan petikemas termasuk penempatan station train centre di connecting area antara Pelabuhan Tanjung Perak sampai dengan Terminal Multipurpose Teluk Lamong.

PT Pelindo III dan PT Adhi Karya pasca penandatanganan nota kesepahaman awal Mei 2013 lalu selanjutnya membentuk tim untuk mempersiapkan kajian dan langkah-langkah yang harus disusun dalam rangka pelaksanaan kerjasama usaha lebih lanjut. Dari hasil kajian bersama tersebut menjadi pertimbangan dan rekomendasi apakah perlu nantinya perusahaan patungan atau bentuk lainnya.

Proyek Monorail Container dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya hingga Terminal Multipurpose Teluk Lamong akan segera direalisasikan. Monorel sepanjang kurang lebih 5,6 kilometer ini akan menggunakan sistem otomatisasi penuh atau Automated Container Transporter (ACT).

"Ini yang pertama di dunia, pengangkut kontainer otomatis. Dana yang dibutuhkan Rp2,5 triliun dengan pengerjaan 12 bulan. Ini akan mengurangi kemacetan di sekitar Tanjung Perak, Surabaya," ujar Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha PT Pelindo III Husein Latif. Proyek monorel ini merupakan bagian dari rencana pembangunan tiga monorel oleh konsorsium tujuh badan usaha milik negara (BUMN).

Ketujuh BUMN tersebut adalah PT Jasa Marga, PT Adhi Karya, PT INKA, PT LEN, PT Telkom, PT Angkasa Pura, dan PT Pelindo III. Dua proyek lainnya adalah monorel penumpang



Purwarupa Automated Container Transporter

Jabodetabek diperkirakan menyerap biaya hingga Rp7 triliun, dan monorel penumpang Bandara Soekarno-Hatta Tangerang yang diestimasikan memakan biaya Rp2,5 triliun. "Monorel itu kan berdiri di atas jalur yang sudah ada sehingga tidak perlu menggusur warga.

Selain itu, lebih ramah sosial dan tentunya tidak perlu banyak keluar uang untuk ganti rugi," ungkap Menteri BUMN Dahlan Iskan usai penandatanganan kesepakatan awal proyek monorel di PT INKA, beberapa waktu lalu.

Dahlan mengatakan, produk monorel yang dirancang oleh konsorsium BUMN ini memiliki tingkat kandungan dalam negeri (TKDN) sebesar 70% sehingga bisa menghemat devisa negara. Produk moda monorel, menurut Dahlan, sangat simpel dan didukung daya angkut yang cukup besar. Dengan kerampingan dan radius putar kecil, sarana transportasi ini cocok untuk daerah urban, tidak membutuhkan pembebasan tanah bagi konstrain pembangunan infrastrukturnya.

Automated Container Transporter (ACT) sendiri merupakan moda transportasi horizontal peti kemas untuk membantu pendistribusian peti kemas dari pelabuhan ke depo dan sebaliknya. Rencananya ACT ini akan dibangun dengan jalur Pelabuhan Tanjung Perak dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Proyek pembangunan ACT di Tanjung Perak akan mempercepat pengiriman barang sehingga waktunya lebih efisien.

Moda transportasi ini dikembangkan bagi angkutan container dari stock yard atau dry port ke pelabuhan sehingga sangat praktis dan efisien. Moda monorel, di desain elevated sehingga memecahkan masalah kemacetan di jalan raya, dan menjamin ketepatan waktu bagi penggunaannya. Produk ini juga sangat ramah lingkungan dengan kekuatan listrik DC, dan tidak memerlukan bahan bakar minyak (BBM) sehingga membantu penghematan BBM bagi negara. (Berlian1)



Penandatanganan perjanjian kerjasama pelayanan host to host portal anjungan Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

# GRAND LAUNCHING APLIKASI PORTAL ANJUNGAN PELINDO III

**T**erobosan kembali dilakukan Pelindo III. Perseroan itu meluncurkan layanan anjungan informasi dan transaksi berbasis web. Sistem itu selain baru pertama diaplikasi di pelabuhan Indonesia juga bukti komitmen Pelindo III terhadap peningkatan layanan. Di saat Surabaya dan beberapa kota besar di Indonesia bahkan di dunia merayakan hari buruh internasional atau yang lebih dikenal dengan sebutan *May day*, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) menggelar acara *grand launching* Aplikasi Portal Anjungan awal Mei ini. Acara tersebut dihadiri oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya, Dewan Komisaris Pelindo III, Direksi Pelindo III, Direksi PT Pelindo I, II dan IV, General Manager Cabang Tanjung Perak, para Direksi Anak Perusahaan PT Pelindo III, para Direksi dan pimpinan perbankan, para pengguna jasa dan mitra kerja di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak dan beberapa jurnalis media cetak elektronik. Peluncuran

sistem baru di Pelabuhan Tanjung Perak berupa Aplikasi Portal Anjungan Berbasis Web tersebut merupakan sistem yang penting untuk diterapkan dalam rangka menyikapi arus globalisasi dan dunia telematika yang berkembang pesat saat ini.

Aplikasi Portal Anjungan Berbasis Web itu juga dinilai sebagai solusi tepat dan bermanfaat, khususnya dalam rangka melakukan sebuah terobosan baru dalam kegiatan kepelabuhanan dari sistem manual menjadi sistem online yang lebih praktis dan modern sesuai dengan perkembangan teknologi dunia, serta guna mewujudkan *Green Port*. Dirpum Pelindo III-A. Edy Hidayat N. dalam sambutannya mengatakan, dengan adanya sistem aplikasi anjungan berbasis Web ini dapat lebih memberikan kemudahan dan kenyamanan pelayanan

**Aplikasi Portal  
Anjungan  
Berbasis Web  
itu juga dinilai  
sebagai solusi  
tepat dan  
bermanfaat,**

para pengguna jasa dalam melakukan transaksi kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak. *Grand launching* aplikasi portal anjungan juga merupakan langkah kecil untuk dapat menuju langkah yang lebih besar lagi, sehingga diharapkan akan dapat menuju perubahan yang lebih sempurna kedepannya. Lebih lanjut Djarwo mengatakan, tidak akan puas berhenti sampai di sini saja, karena target berikutnya adalah agar program aplikasi ini dapat diterapkan di seluruh wilayah kerja Pelindo III lainnya.

Seperti kita ketahui bersama, sistem layanan *online* memang lebih praktis dan modern. Sistem layanan *online* ini diterapkan melalui penggunaan aplikasi anjungan berbasis *web* dengan cara mengakses anjungan pelabuhan Tanjung Perak secara *online*.

Sistem tersebut dapat memberikan kemudahan bagi para pengguna jasa dan Pelindo III sendiri. Penerapan aplikasi portal anjungan, Pelindo III telah menggandeng perbankan untuk transaksi *host to host*, sehingga perseroan dapat bertransaksi langsung dengan perbankan. Secara sederhana, sistem baru itu memfasilitasi pengguna jasa pelabuhan melalui internet. Sehingga saat mengajukan izin, tak ada lagi cerita pengguna layanan harus datang dari kantor satu ke yang lainnya.

Melalui sistem *online*, pengguna cukup mendaftar untuk mendapatkan username dan password. Lantas dengan itu, pengguna bisa masuk ke sistem yang menyajikan data lokasi kapal, kapan waktu bongkar muatan berdasar urutan dan besaran biaya yang harus ditanggung saat mengajukan layanan. Sistem itu juga memungkinkan aplikasi dapat diakses kapan saja, di mana saja, dan melalui perangkat komunikasi apa pun yang terhubung dengan internet.

Sistem manual sebelumnya dianggap banyak memiliki kelemahan. Antara lain proses pencetakan nota yang membutuhkan banyak biaya, membutuhkan banyak waktu, membutuhkan tenaga kurir, berisiko, dan membutuhkan tenaga arsip. Selain itu, untuk sekedar mendapatkan jasa kepelabuhan membutuhkan kegiatan di beberapa tempat. Kondisi tersebut membutuhkan waktu dan tenaga yang tidak sedikit, sehingga menyebabkan inefisiensi dan tidak sejalan dengan konsep *green port*.

Karena dianggap tidak efektif dan efisien, maka Pelindo III berinisiatif mengaplikasikan kemudahan layanan sekaligus memotong rantai layanan manual lewat sistem *online*. Kehadiran sistem *online* diharapkan mampu meningkatkan pelayanan bagi pengguna jasa pelabuhan. Meskipun nanti dalam implementasinya, pasti banyak ditemukan masalah di lapangan. Kendala itu terutama terkait dengan penguasaan aplikasi internet oleh SDM Pelindo.

Sebelum ada sistem *online*, ketiga hal itu harus dilakukan manual. Datang ke Pelindo III mengisi berkas. Bila berkas lengkap, baru ke bank membayar biaya dan kembali menyerahkan ke petugas Pelindo dan terbitlah izin.

Akan tetapi dengan sistem *online*, ketiganya bisa dilakukan sekaligus di depan komputer, menggunakan komputer tablet atau hanya dengan smart phone. "Sistem memotong mekanisme, sehingga pengajuan izin semakin sederhana," jelas Hariyana, Senior Manajer Sistem Informasi Pelindo III.

Keunggulan lain dari sistem, lanjut dia, pengguna layanan bisa memantau biaya secara transparan, melihat posisi kapal di sekitar pelabuhan hingga mengetahui jadwal tepatnya kapal bersandar. Hal itu memberi kepastian usaha.

"25 kilometer di sekitar pelabuhan kapal sudah bisa dipantau, termasuk pergerakannya. Posisi itu real time," jelasnya.

Di sisi pembiayaan, sistem yang sederhana dikembangkan di Pelabuhan Semarang dan Banjarmasin itu juga terhubung dengan perbankan. Sehingga pembayaran juga bisa dilakukan saat itu juga via *online*. Sistem itu, menurutnya menyebabkan pembayaran menjadi mudah. Soal keamanan, Hariyana menegaskan sistem yang dibangun dilengkapi tiga lapis pengamanan. "Kami sudah antisipasi, sudah ada tiga lapis. Jadi aman," tambahnya.

Direktur Keuangan PT Pelindo III Wahyu Suparyono menguraikan penggunaan sistem *online* menyebabkan tak ada lagi pembayaran tertunda. Pasalnya, pengguna jasa tinggal menyiapkan saldo di rekening yang akan terdebit bila terjadi transaksi.

"Bagi perseroan itu mempercepat arus pembayaran masuk dan mengurangi piutang. Bagi pengguna layanan itu

efisien, menghemat waktu dan biaya, bisa menekan biaya ekonomi," jelas Wahyu.

Di sisi lain, penggunaan sistem *online* juga mendukung visi mewujudkan pelabuhan hijau alias ramah lingkungan. Lebih lanjut, Direktur Keuangan Pelindo III menjelaskan dalam sistem manual kertas yang digunakan cukup banyak sehingga bertentangan dengan program *green port*. "Efisiensi kertas dampak sistem *online* bisa mencapai Rp2 miliar per tahun," paparnya.

Aplikasi anjungan tersebut dapat diakses di <https://anjungan.perakport.co.id>. Guna memastikan transformasi manual ke *online* lancar, Pelindo III menyiapkan gerai konsultasi dan bimbingan teknologi terbaru di kantor Surabaya.

**Aplikasi anjungan tersebut dapat diakses di <https://anjungan.perakport.co.id>. Guna memastikan transformasi manual ke *online* lancar, Pelindo III menyiapkan gerai konsultasi dan bimbingan teknologi terbaru di kantor Surabaya.**

Kalangan pengusaha menyambut baik terobosan Pelindo III. Wayan Jayadi, Direktur perusahaan bongkar muat PT Agung Jaya Prasetya, menilai sistem *online* sangat membantu. Pasalnya, usaha yang dikelolanya bisa membongkar barang sampai dua kapal per hari dengan kapasitas 2.000 metric ton sampai 3.000 metric ton/kapal.

Sebagai informasi, Jumlah kunjungan kapal pada triwulan I 2013 di Tanjung Perak sebanyak 2.585 unit kapal berbendera Indonesia dengan berat mencapai 8.507.831 gross tonnage. Adapun kapal luar negeri hanya 481 unit dengan berat 8.310.495 gross tonnage.

Bila berdasar jenis kapal, kapal peti kemas 1.097 unit dengan berat 8.652.040 gross tonnage. Kapal penumpang 326 unit atau 2.443.259 gross tonnage dan kapal tanker 270 unit atau 2.705.980 GT serta kapal lainnya 694 unit. (Berlian 1)

# FIRST CUTTING PLATE OF STS CRANE

## TERMINAL MULTIPURPOSE TELUK LAMONG

**B**ertempat di Jiangsu Hailong Heavy Machinery co ltd. akhir April lalu, perusahaan yang merupakan subkontraktor Konecranes Finland Corporation, dilakukanlah pemotongan plat pertama untuk produksi Ship to Shore (STS) Crane yang akan dioperasikan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong.

Ada dua jenis pekerjaan yang dilakukan oleh Konecranes Finland Corporation. Salah satu bagian dari kontrak tersebut adalah pengadaan 10 (sepuluh) unit Ship to Shore (STS) Crane. Penyelesaian alat tersebut secara bertahap, yakni 5 (lima) unit di tahun 2014 dan 5 unit berikutnya di tahun 2016. Bagian kontrak lain adalah pengadaan 20 (dua puluh) unit Automatic Stacking Crane (ASC) dan 5 (lima) unit Straddle Carrier (SC), rencananya 10 unit ASC dan 5 unit SC akan datang 2014 mendatang, sedangkan 10 unit ASC datang tahun 2016.

Dalam kesempatan tersebut, Direktur Utama PT Pelindo III, Djarwo Surjanto saat pelaksanaan

pemotongan plat pertama Ship To Shore (STS) Crane, berharap momentum tersebut akan dijadikan cambuk penyemangat bagi semua pihak agar pekerjaan pembuatan peralatan Ship To Shore (STS) Crane dapat diselesaikan tepat waktu dan bahkan kalau bisa dipercepat. Terlepas dari proses pekerjaan yang saat ini masih berlangsung, PT Pelindo III optimis bahwa Terminal Multipurpose Teluk Lamong akan dapat mulai dioperasikan pada triwulan II 2014 mendatang. Manajemen PT Pelindo III punya harapan besar pada penyelesaian peralatan tersebut untuk menunjang pengoperasian Terminal Multipurpose Teluk Lamong, sebagaimana diketahui bahwa proyek pembangunan Teluk Lamong merupakan proyek yang masuk dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Proyek ini sekaligus sebagai proyek pelabuhan modern dan ramah lingkungan pertama di Indonesia.

**“**  
**PT Pelindo III**  
**optimis bahwa**  
**Terminal**  
**Multipurpose**  
**Teluk**  
**Lamong akan**  
**dapat mulai**  
**dioperasikan**  
**pada triwulan**  
**II 2014**  
**”**



Direktur Utama Pelindo III saat menyaksikan proses pemotongan plat di Jiangsu Hailong Heavy Machinery co.ltd.



(kiri ke kanan) Board Chairman Jiangsung Hailong Heavy Machinery-Weiping Zhu, Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto dan PM KoneCranes-Jouni Martikainen.

Senior Manager Pemeliharaan Fasilitas, Prasetyadi menjelaskan bahwa, peralatan di pelabuhan yang ramah lingkungan yang digunakan di TMTL tersebut diantaranya penggunaan *solar cell* dan *wind turbine* untuk penerangan jalan umum dengan menggunakan lampu LED yang merupakan jenis lampu hemat energi.

Dalam kegiatan *haulage* di dalam terminal yang selama ini masih menggunakan traller, maka di TMTL nantinya akan dioperasikan Automotive Terminal Tractor (ATT) dengan menggunakan sistem start dan stop technology engine sebagai penghemat bahan bakar. Konsumsi bahan bakar minyak (BBM) ATT akan lebih hemat 30 persen jika dibandingkan dengan jenis konvensional (trailer). Juga dalam hal pemakaian ban pada ATT jumlahnya lebih sedikit dibandingkan dengan trailer sehingga akan mengurangi buangan/limbah karet.

Pengoperasian *lift on dan lift off* petikemas di lapangan penumpukan atau container yard (CY), menggunakan Automated Stacking Crane (ASC) dimana memakai tenaga listrik hingga tidak menimbulkan buangan polusi berupa asap seperti halnya pada kondisi saat ini di Pelabuhan yang masih menggunakan Rubber Tyred Gantry (RTG) dengan konsumsi solar. ASC dengan penggerak *fully electric* yang beroperasi

secara otomatis. ASC memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan RTG. Pemakaian ASC yang berpengerak elektrik ini lebih ramah lingkungan karena emisi yang dihasilkan oleh proses bongkar muat sangat kecil. Penggunaan energi listrik sebagai sumber penggerak sangat mempengaruhi biaya operasional alat sehingga menjadi lebih hemat apabila dibandingkan bahan bakar minyak. ASC memiliki kecepatan operasi yang lebih tinggi hingga 40 box/move/jam karena dilengkapi sistem otomatisasi. Satu orang operator dapat mengoperasikan sampai dengan 4 unit ASC melalui Control Room. Untuk memonitoring operasional peralatan secara visual, sistem telah dilengkapi dengan kamera CCTV yang terpasang pada alat.

Automated Stacking Crane (ASC) bekerja *fully automatic* di area Waterside, semua proses bongkar muat sepenuhnya dilakukan secara otomatis oleh sistem yang disebut dengan Terminal Operating System (TOS). Untuk menjamin keamanan pada saat alat beroperasi, maka dipasang peralatan penunjang salah satunya yaitu sensor yang terletak pada

area buffer sisi laut/water side. Sensor tersebut mengharuskan ASC dan Straddle Carrier masuk bergantian ke area ini dengan tujuan safety. Sedangkan di area Landside, proses bongkar muat masih diperlukan kontrol/perintah dari operator karena pertimbangan keamanan proses bongkar muat.

Sedangkan pada Ship to Shore (STS) Crane untuk kegiatan bongkar muat internasional menggunakan teknologi twinlift, dimana digunakan untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas dengan kemampuan mengangkat 2 (dua) box container ukuran 20 feet atau yang disebut dengan twinlift.

"Teknologi ini secara aktual dapat meningkatkan percepatan waktu bongkar muat container hingga 35 box/crane/jam dari sebelumnya masih 25 box/crane/jam. Hal ini tentunya akan menguntungkan pemilik kapal karena dapat mengurangi waktu sandar kapal sehingga dari sisi pengoperasian kapal akan lebih efektif. Sedangkan bagi Pelindo III sendiri, kegiatan operasional bongkar muat container menjadi lebih efektif dan efisien serta dapat meningkatkan kinerja operasional di pelabuhan", pungkasnya. (Berlian 1)

**Automated  
Stacking  
Crane (ASC)  
bekerja fully  
automatic di  
area Waterside**



## KOPERASI PEGAWAI PELINDO III PUNYA GEDUNG BARU

**K**operasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo 3) kini memiliki gedung kantor baru sebagai pusat kegiatan seluruh pegawai koperasi dan menjalankan usahanya. Gedung itu berada di Jalan Perak Timur No. 426, Tanjung Perak, Surabaya. Bangunan berlantai dua tersebut berdiri di atas tanah seluas 1.553 meter persegi yang merupakan eks-kantor PT Dumas.

Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto, menyatakan bahwa kepemilikan gedung baru Kopelindo 3 yang megah merupakan perwujudan dari kesuksesan pengelolaan koperasi. Menurutnya, Kopelindo 3 berkembang cukup pesat dan bisa menyejahterakan para anggotanya.

"Jika kita lihat, gedung baru ini bernuansa kolonial, artinya ini bangunan lama yang mencerminkan nilai dari bangunan itu sendiri. Jika Kopelindo 3 ini bukan koperasi yang besar, tidak mungkin Kopelindo 3 bisa memiliki gedung ini," kata Djarwo saat peresmian gedung baru Kopelindo 3 akhir April lalu.

Gedung tersebut, tambah Djarwo, akan digunakan sebagai pusat aktivitas kegiatan koperasi. Menurutnya lantai satu gedung itu akan digunakan sebagai ruangan *customer service*, kasir, ruang manager koperasi, ruang manager bidang, mushola, dan ruang staf.

Sementara itu, di lantai dua akan difungsikan sebagai ruang rekrutmen, ruang rapat, ruang pengurus dan pengawas koperasi, ruang server, ruang arsip, ruang rekreasi, ruang makan dan dapur.

Pada kesempatan yang sama, Ketua Kopelindo 3, Putut Sri Muljanto menjelaskan biaya yang digunakan untuk pengadaan gedung dan renovasi gedung baru Kopelindo 3 mencapai Rp2,6 miliar.

"Kami melakukan renovasi eksterior dan interior gedung ini tanpa mengubah bentuk aslinya. Kami mempertahankannya karena ini bangunan lama dan kami menganggap ini sebagai cagar budaya," katanya.

Putut menambahkan, aset yang dimiliki Kopelindo 3 kini mencapai Rp 121 miliar dengan jumlah anggota sebanyak 2.062 anggota. Dana itu terkumpul dari seluruh kegiatan usaha koperasi yang terdiri dari jasa simpan pinjam, tour-travel dan wisata bahari, persewaan kendaraan, unit pertokoan, layanan cetak dokumen dan jasa kebersihan gedung, kolam pelabuhan serta jasa pengamanan.

"Kopelindo 3 juga menyertakan modal di anak perusahaan Pelindo III. Kami memiliki saham di PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), Rumah Sakit Primasatya Husada Citra (RS PHC), PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), dan PT Pelindo Marine Service (PMS)," tambah Putut.

Pada tahun 2012 lalu, Kopelindo III mendapat sejumlah penghargaan yakni Juara I Koperasi Berprestasi Kategori Jasa Propinsi Jawa Timur. Bukan hanya itu saja, Kopelindo 3 juga memperoleh penghargaan dari Kementerian Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah yang diserahkan langsung oleh Menteri Koperasi dan UKM Syarif Hasan pada puncak Hari Koperasi di Palangkaraya, Kalimantan Tengah. (Berlian 3)

**“Jika kita lihat, gedung baru ini bernuansa kolonial, artinya ini bangunan lama yang mencerminkan nilai dari bangunan itu sendiri.”**

# PELINDO III KELOLA PELABUHAN MILIK PEMERINTAH JAWA TIMUR

Pertumbuhan ekonomi Jawa Timur yang terus meningkat direspon dengan cepat oleh pemerintah daerah (Pemda) setempat. Salah satunya adalah dengan pembangunan fasilitas pelabuhan yang dibangun di wilayah Pelabuhan Tanjung Tembaga, Probolinggo. Pelabuhan itu dibangun oleh Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dishub dan LLAJ) Jawa Timur.

Fasilitas itu dibangun guna mengantisipasi kepadatan di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Terlebih, perkembangan industri di sekitar Probolinggo saat ini tumbuh cukup pesat. Dishub LLAJ Jawa Timur telah melakukan reklamasi lahan seluas 20 hektar di wilayah Pelabuhan Tanjung Tembaga, serta melakukan pembangunan jalan beton sepanjang 1057X15 meter dan pembangunan lapangan penumpukan berukuran 260X54,3 meter.

"Kita tahu pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur ini cukup tinggi, Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu gerbang perekonomian sudah cukup padat. Untuk itu, fasilitas di Pelabuhan Tanjung Tembaga ini kita siapkan sebagai alternatif lain pengiriman barang melalui jalur laut," kata Kepala Dinas Dishub LLAJ Jawa Timur, Wahid Wahyudi saat ditemui pasca penandatanganan perjanjian kerjasama pengelolaan lahan dan fasilitas Pelabuhan Tanjung Tembaga antara Pelindo III dan Dishub LLAJ Jawa Timur di Kantor Pusat Pelindo III, pertengahan April lalu.

Pasca penandatanganan perjanjian kerjasama, fasilitas pelabuhan yang dibangun oleh Dishub dan LLAJ Jawa Timur itu akan dimanfaatkan oleh Pelindo III. Pemanfaatan tersebut akan mengacu pada Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dan Tata Guna Lahan di Pelabuhan Tanjung Tembaga, meliputi gudang dan lapangan penumpukan, angkutan bandar, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan, jasa terminal, kegiatan konsolidasi dan

fasilitas pelabuhan guna menunjang arus distribusi barang.

"Selama ini para pelaku usaha di Probolinggo dan sekitarnya lebih sering melakukan pengiriman barang melalui Pelabuhan Tanjung Perak. Itu karena fasilitas yang kami miliki di Pelabuhan Tanjung Tembaga masih terbatas. Dengan demikian tentu saja akan berpengaruh pada tingginya harga barang yang dikirim," katanya.

Pelindo III sendiri memiliki fasilitas pelabuhan di Pelabuhan Tanjung Tembaga. Fasilitas itu terdiri dari dermaga talud sepanjang 1000 meter, dermaga pinggir sepanjang 337 meter, dan dermaga beton sepanjang 20 meter. Fasilitas pelabuhan yang dibangun Dishub dan LLAJ Jawa Timur berada di sebelah barat fasilitas pelabuhan yang dimiliki oleh Pelindo III.

"Kendala kami di Pelabuhan Tanjung Tembaga adalah kedalaman kolam pelabuhan. Hal itu mengakibatkan kapal-kapal besar tidak dapat bersandar di dermaga yang kami miliki," tambah Djarwo.

Sementara itu, berdasarkan data arus kapal dan barang di Pelabuhan Tanjung Tembaga mengalami penurunan apabila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 2012 arus kunjungan kapal sebanyak 1.138 unit atau 318.636 GT, sedangkan arus barang tercapai 27.899 ton dan 204.066 m3. Adapun realisasi arus kapal dan barang yang melalui Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo pada tahun 2011 tercatat arus kapal 1.481 unit atau 223.004 GT dan arus barang mencapai 28.807 ton dan 239.771 m3. (Berlian 3)



Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto saat menyaksikan penandatanganan perjanjian kerjasama antara Dinas Perhubungan LLAJ Jawa Timur dan Pelindo III Cabang Probolinggo.

distribusi barang termasuk hewan, kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang. Jasa persewaan fasilitas dan peralatan di bidang kepelabuhanan dan depo petikemas.

Ditemui di tempat yang sama, Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto menyatakan apresiasinya atas inisiatif Dishub dan LLAJ Jawa Timur dalam membangun fasilitas Pelabuhan Tanjung Tembaga. Menurutnya, pertumbuhan industri di wilayah Probolinggo dan sekitarnya membutuhkan tambahan



Lalu lintas kapal di Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo.

# PELINDO III RAIH PREDIKAT “idAA+” DARI PEFINDO

**“Jika kita lihat, gedung baru ini bernuansa kolonial, artinya ini bangunan lama yang mencerminkan nilai dari bangunan itu sendiri.”**

Pefindo (Perusahaan Pemeringkat Efek Indonesia) telah menetapkan peringkat “idAA+” untuk Pelindo III. Dengan diberikannya predikat tersebut, maka Pelindo III menjadi pioner di antara pengelola pelabuhan karena berhasil mengantongi peringkat idAA+ dari Pefindo.

Vonny Widjaja, Analis Perusahaan Pemeringkat Efek Indonesia (Pefindo) menguraikan peringkat itu mencerminkan kemampuan perusahaan mempertahankan margin yang stabil dan proteksi arus kas yang kuat. Namun, peringkat dibatasi meningkatnya leverage (utang) keuangan perusahaan untuk mendukung ekspansi usaha. “Peringkat mencerminkan potensi dukungan pemerintah pada Pelindo III karena kepentingan strategis dari pelabuhan,” kata Vonny Widjaja, analis Pefindo, dalam keterangan tertulisnya di Jakarta, akhir April lalu.

Aset Pelindo III pada 2012 Rp7,27 triliun naik 35,5% dibanding dari periode

sebelumnya Rp5,37 triliun. Adapun total utang pada 2012 sebesar Rp679,2 miliar dari sebelumnya Rp7,7 miliar. Total ekuitas pada 2012 sebesar Rp4,86 triliun dari sebelumnya Rp4,09 triliun. Total penjualan Rp4,3 triliun dari sebelumnya Rp3,55 triliun. Pendapatan bersih tahun lalu Rp950,1 miliar naik 21,6% dibanding dengan periode sebelumnya Rp781,1 miliar.

Adapun rasio pendapat sebelum bunga dan pajak (EBIT) sebesar 37,3% pada 2012 turun dibanding periode sebelumnya 38%. Vonny Widjaja dalam laporan tertulis menyebutkan sejumlah faktor yang menyebabkan Pelindo III berhak menyandang rating idAA+, diantaranya komitmen pemerintah mengembangkan pelabuhan kuat.

Selain itu, pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo III memiliki posisi strategis dan dalam kondisi keuangan kuat. Tahun lalu perseroan menyumbang pendapatan negara 35% dari sektor pelabuhan milik negara.



Ilustrasi

"Pelindo III merupakan gerbang ekonomi Indonesia timur yang tumbuh kuat beberapa waktu terakhir," jelas Vonny.

Selain itu, peringkat Pelindo III mencerminkan posisi Perseroan sebagai salah satu perusahaan pelabuhan utama di Indonesia, dan kemampuan perusahaan mempertahankan margin yang stabil dan proteksi arus kas yang kuat. Namun, peringkat dibatasi oleh meningkatnya leverage keuangan perusahaan untuk mendukung ekspansi usaha dan karakteristik industri pelabuhan yang sangat bergantung pada kondisi perekonomian dan peraturan pemerintah.

Pelindo III dianggap memiliki kemampuan yang sangat kuat untuk memenuhi komitmen keuangan dalam jangka panjang. Pemeringkatan didasarkan pada data dan informasi yang diperoleh Pefindo dari Pelindo III serta laporan keuangan tahun 2011 dan tahun 2012.

**Selain predikat idAA+, lanjut dia, predikat stable outlook diberikan atas dasar kemampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas usaha yang dijalankan**

Pemeringkatan perusahaan tersebut dilakukan sesuai arahan dari Kementerian BUMN, bahwa BUMN agar segera melaksanakan pemeringkatan perusahaan (*corporate rating*) pada tahun 2013 ini dengan menunjuk lembaga pemeringkat independen.

Direktur Keuangan PT Pelindo III Wahyu Suparyono menguraikan capaian itu mencerminkan tata kelola manajemen baik. "Itu menunjukkan pula prioritas manajemen terhadap kepuasan pelanggan," jelasnya. Lebih lanjut dia menguraikan bahwa jajarannya memiliki kemampuan yang sangat kuat untuk memenuhi komitmen keuangan dalam jangka panjang. Pemeringkatan didasarkan pada data dan informasi yang diperoleh Pefindo dari Pelindo III serta laporan keuangan tahun 2011 dan tahun 2012.

Selain predikat idAA+, lanjut dia, predikat stable outlook diberikan atas dasar kemampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas usaha yang dijalankan. Predikat



Kantor Pefindo

itu akan dipertahankan jika Pelindo III mampu mewujudkan segala harapan atas investasi yang ditanamkan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong.

Senior Manager Trisuri PT Pelindo III Yon Irawan mengatakan rating dari Pefindo hanya berlaku setahun. Oleh karena itu, ke depan tantangannya meningkatkan kinerja sehingga bisa mendapat predikat AAA (tripel A) alias peringkat tertinggi dalam kinerja perusahaan.

"Atas arahan itulah Pelindo III menunjuk Pefindo untuk melakukan pemeringkatan perusahaan Pelindo III," kata Yon Irawan.

Hal yang mendasari Pelindo III mendapat predikat "idAA+" adalah potensi dukungan pemerintah terhadap program pengembangan pelabuhan. Mengingat Pelindo III merupakan salah satu pengelola pelabuhan utama di Indonesia yang ikut menjaga stabilitas ekonomi bangsa. Terlebih lagi, 100 persen saham Pelindo III dimiliki oleh pemerintah.

Sementara itu, predikat *Stable Outlook* diberikan atas dasar kemampuan perusahaan dalam menjaga stabilitas usaha yang dijalankan. Predikat itu akan dipertahankan jika Pelindo III mampu mewujudkan segala harapan atas investasi yang ditanamkan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Bukan hanya itu, Pelindo III juga diharapkan mampu meningkatkan rasio keuangan secara bertahap.

Kementerian Badan Usaha Milik Negara meminta agar perusahaan plat merah dibawah pengendaliannya dituntut semakin independen dan profesional. Salah satu cara mengukur profesionalitas dengan mengikuti pemeringkatan perusahaan lembaga independen. Hasil rating bentuk peningkatan akuntabilitas pengelolaan BUMN ke masyarakat luas.

Sebagai informasi, jasa kepelabuhan perseroan meliputi 43 pelabuhan pada 17 cabang di tujuh provinsi di Indonesia, termasuk Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur.

Pefindo juga menilai perseroan mampu menjaga kinerja keuntungan perusahaan stabil. Laba kotor Pelindo III stabil di kisaran 35%. Selain itu, manajemen juga meningkatkan efisiensi perusahaan. (Berlian1)

# PELINDO III PEDULI KORBAN BANJIR BOJONEGORO

**P**elindo III kembali menunjukkan kepeduliannya terhadap lingkungan. Melalui program Pelindo III Berbagi Sehat, setidaknya 1.200 warga korban banjir di Kabupaten Bojonegoro, Jawa Timur mendapatkan bantuan pengobatan dan sembako gratis dari Pelindo III. Bantuan diberikan bagi warga korban banjir di empat lokasi, meliputi Desa Tulungrejo Kecamatan Trucuk, Desa Sarirejo Kecamatan Balen, Desa Pucangarum Kecamatan Burno, dan Desa Semambung Kecamatan Kanor.

Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono menyatakan kegiatan ini dilakukan mengingat banyaknya korban banjir di Bojonegoro akibat luapan air sungai Bengawan Solo. Keempat lokasi tersebut dipilih Pelindo III karena lokasinya yang berada di tepi sungai dan kondisi yang cukup parah pasca diterjang banjir beberapa waktu lalu.

"Kegiatan ini kami lakukan selama dua hari, mulai hari ini dan Jum'at besok," kata Wahyu Suparyono saat ditemui di Desa Tulungrejo, pertengahan April lalu.

Kegiatan kali ini, tambah Wahyu, merupakan bagian dari komitmen Pelindo III dalam menjalankan program bina lingkungan yang diamanatkan oleh pemerintah. Program tersebut mengacu pada Peraturan Menteri

Negara BUMN No. Per 05/MBU2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tanggal 27 April 2007.

Sementara itu, dalam pelaksanaannya Pelindo III menggandeng dua anak perusahaan yakni Rumah Sakit Primasatya Husada Citra (RS PHC) dan PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS). RS PHC dipercaya untuk menyediakan tenaga medis dan obat-obatan, sedangkan TPS dipercaya untuk menyediakan bantuan sembako yang terdiri dari beras, gula, dan mi instan.

"Kami menyiapkan sepuluh tenaga medis yang terdiri dari empat orang dokter, tiga orang perawat, dan tiga orang tenaga obat," jelas Direktur Pelayanan Medis RS PHC, Agus Akhmadi yang ditemui di lokasi.



Suasana pembagian obat pada kegiatan Pelindo III Berbagi Sehat masyarakat korban banjir Bojonegoro.

Selama lima tahun terakhir, Pelindo III telah menyalurkan dana bina lingkungan senilai Rp47,9 miliar di tujuh propinsi di Indonesia yang menjadi wilayah kerjanya. Dana itu diperuntukkan bagi korban bencana alam, pendidikan dan pelatihan, peningkatan kesehatan, sarana dan prasarana umum, sarana ibadah, pelestarian alam, dan ketahanan pangan. (Berlian 3)

Seorang dokter tengah melakukan pemeriksaan terhadap salah seorang warga korban banjir Bojonegoro.

# PERILAKU, BUDAYA, DAN KEPEMIMPINAN ORGANISASI DALAM PENCAPAIAN STRATEGI PERUSAHAAN



Ilustrasi

Berbicara masalah perilaku organisasi, tidak akan dapat dipisahkan dari konteks habitat. Habitat bermakna bahwa entitas individu dibicarakan dan dibahas dalam konteks kelompok organisasi. Habitat sendiri merujuk kepada media tempat di mana individu berada, dan dituntut untuk dapat bersikap dan berperilaku sesuai kelompok organisasinya. Dengan demikian, individu akan berubah menjadi *organization man*, atau diterjemahkan secara bebas sebagai jati diri organisasi.

Dengan kata lain, individu bisa jadi memiliki identitas sendiri, namun konteks organisasi, ia adalah bagian dari organisasi. Tata nilai dan perilaku, harus disesuaikan dengan organisasi. Organisasi yang tidak mampu menghadirkan *organization man*, dapat dikategorikan sebagai *sick organization*, organisasi yang sakit dan memerlukan intervensi untuk penanganannya, yang dapat dilaksanakan dengan program-program konsultasi dan OD (*organizational development*).

## Lantas, bagaimana dengan identitas individu an sich?

Jati diri individu pada dasarnya memang tidak boleh dilenyapkan begitu saja, atau dinafikan, namun individu dalam situasi perilaku organisasi, harus berada dalam tata nilai dan sikap

keorganisasian. Dapat dengan singkat mengatakan bahwa *"You take it, you have to take the risk and consequences"*. Artinya bahwa jika kita memang berada dalam organisasi, maka kita akan berperilaku sebagai anggota organisasi. Orang Jawa bilang *"Pan nggo papan, sesuai situasinya, Deso mowo coro, negoro mowo toto"*.

Menurut seorang peneliti semasa di Edinburg yang mengamati, meneliti, dan melakukan riset terkait organisasi, dan dapat diklaster dengan 3 (tiga) karakteristik sebagai berikut;

- *Trader*, yakni ketika organisasi hanya untuk mencari untung, dan individu di dalamnya hanya berpikir masalah visi pribadi. Hanya aspek ekonomi saja sebagai motif utama.
- *Businessman*; yakni ketika masuk dalam kategori sosio ekonomi, organisasi menyadari perlunya kehadiran pihak lain. Misalnya adanya program Corporate social responsibility (CSR).
- *Industrialis*; yakni ketika organisasi mencapai bentuk socio cultural economic, bahwa bukan semata profit oriented, melainkan juga pemberdayaan peradaban. Misalnya Ford Company yang memberikan bea siswa tanpa ikatan.

Ada tiga kata kunci yang dapat mewakili perilaku organisasi, yakni *Focus, Passion, dan through*. Focus artinya individu sebagai bagian dari organisasi, mematuhi rambu-rambu dan etika organisasi. Passion, artinya penuh semangat, antusias, dan gairah menyala untuk organisasi. Through artinya mencapai visi dan misi semua disesuaikan dengan konteks organisasi. Dengan demikian, dalam organisasi akan tercapai *well collective people*. Artinya, anggota organisasi yang berkumpul secara baik untuk mencapai tujuan organisasi.

Ilustrasi dapat disampaikan dengan contoh sebagai berikut;

**Ada tiga kata kunci yang dapat mewakili perilaku organisasi, yakni Focus, Passion, dan through.**

- Seorang ibu dan ayah, meskipun di kantor adalah pejabat tinggi Negara, dalam organisasi keluarga, sudah seharusnya bertanggung jawab terhadap asuh asih anak. Bukan dengan alasan kesibukan, lantas menelantarkan anak. Perilaku organisasi ditunjukkan dengan melakukan perilaku sebagai anggota organisasi.
- Seorang pimpinan organisasi, harus mampu melakukan kaderisasi dan menunjukkan identitas sebagai bagian dari organisasi. Seorang pimpinan yang tidak mampu melakukan kaderisasi, bahkan malahan bersaing dengan bawahan, maka perilaku tersebut bukan dalam konteks perilaku organisasi.

Budaya organisasi kalau merujuk teori klasik, ia berorientasi kepada produk. Pendekatan neoklasik, lebih memilih kepada pendekatan *people*. Pendekatan kontemporer, lebih terkonsentrasi kepada

*at the best*. Situasinya tampak dari yang *should*, dan *should not*. Ada yang HARUS DILAKUKAN, dan DILARANG DILAKUKAN.

Untuk mencapai budaya organisasi yang efektif, perlu ditetapkan *way of life* dalam bentuk *the way of thinking and the way of acting*. Artinya bahwa organisasi mampu mendesain pola pikir dan pola perilaku yang selaras dan menggerakkan bersama menuju goal organisasi tersebut. Budaya Organisasi yang diterapkan harus terus menerus, ada frekuensi dan durasi, dengan kata lain intensitas, sehingga anggota organisasi akan mampu bergerak dengan cepat, dan mampu mencetak individu sebagai *some one*, bukan *any one*. Artinya, saling mengenali dan terikat dengan jati diri organisasi.

Syarat dalam Kepemimpinan Organisasi adalah strong, powerful, dan disiplin, konsisten. Pemimpin organisasi merujuk kepada ketaatan anggota untuk

Kepemimpinan yang kuat, diimbangi dengan *reward* dan *punishment*. *Reinforcement* dilakukan untuk perilaku yang positif, sehingga anggota organisasi tahu mana yang *should* dan mana yang *should not*.

Kepemimpinan yang efektif adalah yang *alignment* (selaras) dengan organisasi, dan bawahan selaras dengan pimpinan, serta ada kondisi *deployment* (mampu menterjemahkan kebijakan pimpinan dan organisasi tanpa harus banyak meminta arahan).

Contoh: President Bill Clinton, ketika itu, untuk menghentikan bantuan militer ke Indonesia, cukup menelpon Jenderal US Army, dan semua kebijakan akan segera diteruskan ke Senat, sampai tahap eksekusi akhir, TNI mendapatkan sanksi embargo senjata.

Analisisnya adalah: Jenderal US Army tersebut sudah *alignment* dengan President, dan mampu men-*deployment* kebijakan langsung pada level eksekusi.

Selain itu, Kepemimpinan Organisasi yang kuat mampu memberikan *equal opportunity* dan *justice treatment*. Kesempatan diberikan untuk semua orang, dan treatment disesuaikan dengan porsi masing-masing. Posisi kepala bagian atau *head of departemen*, belum tentu *lead of department*, kalau individu tersebut tidak mampu menggerakkan daya insan di dalamnya untuk secara bersama-sama mencapai tujuan organisasi.

Kadang kita menjumpai situasi "*They lead no body*", situasi di mana posisi kepala bagian atau struktural tidak mampu menjadi pemimpin. Kepemimpinan Organisasi harus mampu menjadikan anggota organisasi sebagai *some one (a part of one)*, bukan *any one (a part of others)*.

Secara ringkas dapat dikatakan bahwa untuk mencapai kualitas eksekusi atas strategi organisasi, diperlukan adanya BO (Budaya organisasi), PO (Perilaku organisasi), dan KO (Kepemimpinan Organisasi) yang terintegrasi, saling mendukung, sinergi, dan *powerful*. Dengan demikian, akan dapat dicapai kondisi *well collective people*. Dengan demikian, kita akan mampu menciptakan *human resources* (sumber daya manusia mulia), bahkan *human capital* (manusia sebagai insan melebihi kapital), bukan sekedar *man sources* (sumber daya manusia *ansich*). *Human* identik dengan membangun peradaban baru, bukan sekedar perbaikan fisik organisasi.

Bagaimana dengan organisasi kita? Silakan kita renungkan. (Mirah)



Ilustrasi

lingkungan. Dalam konteks kekinian, relevansinya dengan perusahaan, kita memerlukan minimal 2 (dua) hal sebagai berikut;

- *Hero*, yakni personifikasi nilai. Misalnya jujur, berikan contoh perilaku seperti apa, dan siapa modelnya.
- Jejaring Nilai, yakni ada *back up person*, yang mampu menjelaskan bahwa nilai tertentu memang perlu untuk dipertahankan. Misalnya ada yang bercerita bahwa pimpinan X terlalu keras atau malahan terlalu lunak, maka jejaring nilai akan mengatakan: "Jangan begitu, sebagai bawahan kita perlu mematuhi atasan secara proporsional dan professional".

Selain itu, Budaya Organisasi memandang manusia bukanlah *input*, melainkan *intake*, sehingga ada standard

mengikuti apa yang dimaui pemimpin. Strong bukan berarti otoriter, namun dimaksudkan sebagai kekuatan untuk direspon dalam *simple word* "*Yes Sir*", ketaatan untuk melaksanakan perintah.

Contoh organisasi yang mampu menerapkan Kepemimpinan Organisasi yang terbaik, menurut salah satu pengamat, antara lain;

- Organisasi Militan Keagamaan Islam dan Gereja Katolik
- Organisasi Tentara/Militer
- Organisasi Komunis

Di luar konteks perbedaan nilai masyarakat, bila ada, dengan ketiga organisasi di atas, ketiganya adalah contoh organisasi yang mampu menumbuhkan Kepemimpinan Organisasi yang ditaati, diikuti, dilaksanakan, dan dicapai sesuai dengan visi misi organisasi tersebut.

# SUDAH EFEKTIF DAN EFISIENSIKAH ANDA DALAM BEKERJA?

**P**ernahkah di dalam pikiran Anda untuk menggunakan kertas bekas untuk mencetak draf surat, nota dinas, laporan, dan perjanjian? Atau, pernahkah anda melakukan isi ulang tinta setiap kali tinta habis? Apabila Anda telah melakukan itu, maka Anda telah membantu perusahaan untuk berhemat. Jika tidak, maka tanpa kita sadari kita tidak efisien di dalam bekerja. Coba kita asumsikan harga 1 cartridge (tempat tinta) baru berkisar Rp. 150.000,- s.d Rp. 200.000,-. Sedangkan, biaya untuk isi ulang per cartridge adalah Rp. 50.000,- kemudian, apabila setiap Cabang rata-rata memerlukan 25 cartridge setiap bulannya, maka jika dikalikan 17 cabang, total cartridge yang dibutuhkan adalah 475 cartridge dengan biaya pembelian baru Rp 95 juta (asumsi Rp. 200.000,- per cartridge). Berbeda, kalau kita isi ulang, maka biayanya hanya Rp 23.750.000, maka setiap bulannya kita bisa berhemat sekitar Rp 71 juta atau setiap tahunnya sekitar Rp. 800 juta. Demikian halnya dengan kertas, seringkali kita menggunakan kertas baru untuk membuat draf. Padahal, dapat menggunakan kertas bekas (halaman kertas bekas yang masih kosong). Coba kita asumsikan harga 1 rim A4 adalah Rp. 70.000,- dan setiap cabang membutuhkan rata-rata 50 rim perbulan, maka jika

dikalikan 17 cabang, total rim yang dibutuhkan adalah 850 rim, dengan biaya sekitar Rp. 59 juta. Padahal, dari 50 rim tersebut separuhnya sebanyak 25 rim adalah untuk draf, maka jika kita menggunakan kertas bekas untuk draf, maka kita dapat berhemat setiap bulannya sekitar Rp 28 juta atau setiap tahun Rp 336 juta. Fantastik bukan? Itu baru cartridge dan kertas. Memang kelihatan sepele, tapi kalau dikalikan secara keseluruhan bisa untuk modal membuat usaha baru (perusahaan baru).

## Paperless

Penghematan terhadap penggunaan kertas sebenarnya dapat dilakukan dengan memanfaatkan teknologi, yakni dengan email atau jejaring social seperti facebook atau dengan BBM (Blackberry Messenger). Namun hal ini masih terkendala dengan kurangnya jaringan internet dan komputer sehingga paperless belum maksimal. Sebetulnya, hal ini dapat diatasi dengan komunikasi. Artinya, bagi pegawai yang memiliki komputer berjejaring internet, wajib melakukan update informasi setiap harinya dengan memerikan inbox email dan mengkomunikasikan ke pegawai lainnya. Dengan demikian, paperless tetap bisa berjalan meskipun belum semua pegawai memiliki komputer berjejaring internet sembari menunggu pengadaan komputer baru.

## Analisis ATK

Sedangkan, terkait dengan cartridge atau keperluan Alat Tulis Kantor (ATK), maka diperlukan seorang analis ATK. Analis ini bertugas untuk menganalisa kebutuhan-kebutuhan ATK dari direktorat, divisi atau dinas. Misalnya, Dinas Teknik memerlukan cartridge baru, maka analis ATK tidak hanya menganalisa nota dinas, tapi melakukan survey ke divisi terkait untuk mengetahui apakah

**pernahkah anda melakukan isi ulang tinta setiap kali tinta habis? Apabila Anda telah melakukan itu, maka Anda telah membantu perusahaan untuk berhemat**



Ilustrasi

## Kedisiplinan bukan hanya datang dan bekerja tepat waktu. Tapi juga sudah efektifkah kita bekerja. Benar tidak?

cartridge yang lama telah rusak dan tidak dapat diisi ulang kembali. Jika hasil survey ternyata bisa diisi ulang maka tidak perlu membeli cartridge baru melainkan cukup melakukan isi ulang. Demikian dengan permintaan pengadaan laptop, PC atau printer. Analis ATK perlu mengajak tenaga IT untuk survey apakah komputer yang ada perlu diganti atau tidak dan lainnya (atau mengajak divisi terkait yang mengerti dan paham kebutuhan pemohon). Dengan demikian, penghematan secara besar-besaran dapat dilakukan. Fungsi analis dapat pula dilakukan untuk SPPD (Surat Perintah Perjalanan Dinas), yakni analis SPPD. Artinya, analis ini berwenang menganalisa apakah permohonan SPPD ini memang sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Misalnya, seorang Pimpinan hendak mengirimkan tiga anak buahnya untuk mengikuti pelatihan. Namun, setelah dilakukan pengecekan terhadap dokumen pendukung maupun penyelenggara pelatihan, materi pelatihan tidak relevan dengan kebutuhan perusahaan sehingga tidak dapat diaplikasikan dalam perusahaan. Tentunya hal ini juga dikonsultasikan dengan bagian SDM.

### Efektifitas dan Efisiensi

Efisiensi dan Efektifitas ibarat setali mata uang. Artinya, tidak dapat dipisahkan, karena jika kita bertindak dan bekerja secara efektif maka akan implikasi pada efisiensi. Misalnya, kita

diminta direksi atau pimpinan anda untuk menganalisa sebuah permasalahan dan kita segera menyelesaikannya tepat waktu, maka direksi atau pimpinan anda akan segera mengambil keputusan yang menguntungkan bagi perusahaan dan dapat melakukan langkah-langkah antisipasi. Berbeda jika kita malah meremehkan pekerjaan dengan mengobrol atau membaca koran atau browsing hal-hal yang tidak perlu, maka yang terjadi adalah inefisiensi karena Direksi terlambat di dalam mengambil langkah-langkah antisipasi atau justru salah di dalam mengambil keputusan yang seharusnya tidak perlu terjadi jika analisa kita selesai tepat pada waktunya.

Saya ingin mengaris bawahi kedisiplinan. Kedisiplinan bukan hanya datang dan bekerja tepat waktu. Tapi juga sudah efektifkah kita bekerja. Benar tidak? Percuma jika kita datang dan bekerja tetap waktu jika kita tidak memiliki target dan kontribusi maksimal bagi perusahaan. Maka, langkah-langkah yang utama di dalam bekerja adalah kita harus bisa menginventarisir pekerjaan apa saja yang hendak kita kerjakan. Pekerjaan ini bukan hanya yang didisposisi ke kita tapi juga pekerjaan yang merupakan inisiatif atau ide dari kita yang dapat mendukung dan mempercepat kinerja kita. Seperti, melakukan pengarsipan, membuat analisa-analisa sederhana tentang potensi permasalahan yang ada di direktorat berikut solusinya, membuat slide presentasi dll. Sebenarnya jika kita mau jeli banyak hal yang bisa kita lakukan demi kebaikan perusahaan. Setelah melakukan inventarisir, kita perlu melakukan prioritas pekerjaan mana saja yang urgen, dan yang ketiga adalah menentukan target waktu. Hal ini akan membantu kita dan mengefektifkan waktu kerja. Bahkan, tak perlu lembur sehingga bisa cepat bertemu dengan keluarga di rumah. Benar tidak? Disamping itu, yang penting segala sesuatunya dikomunikasikan dengan atasan sehingga mereka dapat mengetahui progress yang kita jalankan baik pekerjaan by disposisi atau pekerjaan yang merupakan inisiatif dari kita. Make them surprise!

### Karyawan Pengusaha

Saya berpikir seorang karyawan pun dapat menjadi seorang pengusaha. Artinya, perusahaan adalah tempat usahanya.

Bukan berarti kita memanfaatkan 'posisi' diperusahaan untuk kepentingan usaha kita. Tapi, kita menggunakan kemampuan dan kreasi kita untuk mencapai target-target perusahaan. Misalnya, Dinas Pemasaran dalam setahun ditargetkan memperoleh pendapatan 1 Milyar maka tenaga di dinas pemasaran harus menggunakan kemampuan dan kreatifitasnya untuk mencapai target tersebut. Syukur-syukur bisa melebihi target. Misalnya, melakukan pemasaran secara proaktif dengan mendekati calon investor atau konsumen dengan menawarkan potensi-potensi produk kepelabuhanan atau melakukan pemasaran property melalui website dll. Kemudian bagaimana dengan divisi umum atau divisi teknik dan lainnya, target mereka adalah jika mereka dapat menggunakan anggaran sehemat mungkin tapi tetap memperhatikan kualitas pekerjaan. Misalnya, dengan melakukan efisiensi SPPD, efisiensi ATK, mengurangi pengadaan hal-hal yang tidak perlu. Dengan catatan, efisiensi tersebut tidak mengurangi kinerja divisi tersebut.

### Reward dan Punishment

Jika divisi tersebut dapat memperoleh pendapatan melebihi target atau melakukan penghematan, maka divisi tersebut dapat memperoleh reward. Misalnya, sekian persen dari pendapatan atau penghematan akan ditambahkan terhadap bonus para pegawai divisi tersebut. Hal ini penting untuk memotivasi para pegawai bekerja lebih keras untuk mencapai target. Tentunya pemberian reward ini setelah dilakukan penilaian dan evaluasi oleh tim khusus sehingga hasil divisi tersebut benar-benar layak mendapat reward. Jangan sampai suatu divisi melakukan penghematan tapi pada kenyataan banyak alat kerja yang rusak sehingga menghambat kinerja. Atau, suatu divisi pendapatakan pendapatan melampaui target tapi dengan cara-cara yang menyimpang dari peraturan direksi. Sedangkan, punishmentnya jika suatu divisi tidak melampaui target pendapatan atau penghematan adalah tidak memperoleh reward. Hal ini lebih efektif karena seluruh pegawai pada divisi tersebut akan bahu-membahu untuk melampaui pendapatan dan melakukan penghematan. (Oscar Yogi)\*

**Penulis adalah Supervisor Kerjasama Usaha di PT Pelindo III (Persero) Cabang Banjarmasin**



Siswa SMA Barunawati mengajukan pertanyaan kepada Direktur Utama Pelindo III pada acara Gerakan Direksi Mengajar.

## GERAKAN DIREKSI MENGAJAR SAAT DIREKSI JADI UMAR BAKRI

**A**pa jadinya kalau Direksi yang sehari-hari memimpin rapat dan berkoordinasi dengan para pegawai di ruangan berpendingin, tiba-tiba menjadi guru yang harus memberikan pelajaran bahkan di ruangan tanpa pendingin udara? Sepertinya mudah, memberikan penjelasan kepada pegawai atau bawahan tapi memberikan penjelasan kepada murid SMA yang *notabene* adalah adik-adik kelas ....

Berawal dari semangat kebangkitan dalam rangka memperingati Hari kebangkitan Nasional, Menteri BUMN-Dahlan Iskan menerbitkan surat kepada seluruh jajaran direksi BUMN yang isinya menugaskan para Direksi BUMN tersebut untuk mengajar. Tugas yang sebenarnya tidak berhubungan langsung dengan tugas-tugas direksi tersebut, selanjutnya disebut Gerakan Direksi mengajar yang dilakukan secara serentak pada tanggal 20 Mei 2013. Gerakan mengajar tersebut dilaksanakan pada SMA sederajat tempat para Direksi tersebut pernah bersekolah dengan tujuan memberikan inspirasi dengan cara berbagi cerita tentang kesuksesan menjalankan profesinya.

Materi mengajar dititikberatkan pada riwayat hidup dan kisah sukses dalam mencapai posisinya saat ini. Pemaparan juga akan disampaikan dalam bentuk gambaran profesi yang dijalankan saat ini dan dampaknya bagi masyarakat. Nilai-nilai kejujuran, tekad kuat dan kerja keras adalah titik poin pemaparan yang efeknya diharapkan dapat menginspirasi, membangkitkan semangat dan membulatkan tekad para siswa untuk belajar lebih giat demi mencapai cita-cita dan kesuksesan di masa datang. Karena sesungguhnya hidup adalah pilihan, sukses atau gagal. Nah, kisah sukses juga harus disampaikan oleh jajaran Direksi Pelindo III kepada murid-murid SMA.

**Nilai-nilai  
kejujuran,  
tekad kuat  
dan kerja  
keras adalah  
titik poin  
pemaparan**



Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III-Faris Assagaf saat mengajar di hadapan 400 siswa dan guru SMA N 1 Ternate.



"Direktur Keuangan Pelindo III-Wahyu Suparyono saat mengajar di hadapan 572 siswa dan guru SMK N 2 Magelang.

Kesuksesan nampaknya berpihak pada Djarwo Surjanto. Direktur Utama Pelindo III yang lahir di Bandung 12 Nopember 1952 itu adalah alumnus SMAN 4 Bandung. Dalam Gerakan Direksi Mengajar (GDM) kali ini, Djarwo berkesempatan bertemu

dan berbagi cerita kesuksesannya di hadapan murid-murid SMA Barunawati Surabaya. Setelah lulus dari SMAN 4 Bandung pada tahun 1971, pria scorpio itu meneruskan pendidikan ke Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi

Bandung dan lulus pada Tahun 1977. Tak berhenti sampai disitu, pendidikan Pasca Sarjana Jurusan Hydraulic Engineering dari IHE-Delft Belanda pun ditempuh Djarwo dan lulus Tahun 1980. *Curriculum vitae* Djarwo Surjanto sangat panjang dan yang paling menarik adalah riwayat karir dan pekerjaannya. Sederet jabatan penting, pernah diamanahkan kepadanya. Djarwo Surjanto yang telah memiliki empat orang anak itu tercatat pernah menjabat Direktur Teknik Pelindo III dan Direktur Utama Pelindo IV.

Dari seluruh Direksi Pelindo III, mungkin hanya Faris Assagaf lah yang harus menempuh perjalanan paling jauh untuk bertemu dengan adik-adik kelasnya. Ya, Faris Assagaf memang tercatat sebagai alumnus tahun 1970 SMAN 1 Ternate di Maluku Utara. Ayah tiga anak yang lahir di Ternate 19 Nopember 1951 itu menjalani masa kecil di Kota Ternate, kota yang berada di kaki Gunung Gamalama dan telah menjadi satu kota otonom sejak 4 Agustus 2010. Setelah lulus dari SMAN 1 Ternate, Faris Assagaf melanjutkan pendidikannya di Fakultas Ekonomi Jurusan Ekonomi Umum Universitas Hasanuddin dan lulus pada Tahun 1978. Sebelum menjabat sebagai Direktur Operasi dan teknik (2004-sekarang), Faris Assagaf pernah menjabat sebagai Direktur Personalia dan Umum Pelindo IV dan Senior Manager Bina Usaha Pelindo II.

Wahyu Suparyono yang menjabat Direktur Keuangan Pelindo III sejak 2004-sekarang merupakan alumnus Tahun 1979 SMEA Negeri (kini SMK N2, Red) Magelang. Pria berkacamata yang lahir di Magelang 17 Oktober 1959 itu, setelah lulus dari SMEA Negeri 2 Magelang kemudian melanjutkan pendidikan Sarjana Muda (DIII Akuntansi) dan seterusnya pendidikan Sarjana (S1) di Sekolah Tinggi Akuntansi Negara dan lulus Tahun 1990. Tak berhenti sampai

| No. | Nama              | Jabatan                                   | Tempat Mengajar                  | Kota                       |
|-----|-------------------|-------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| 1   | Djarwo Surjanto   | Direktur Utama                            | SMA Barunawati                   | Surabaya                   |
| 2   | Faris Assagaf     | Direktur Operasi dan teknik               | SMAN 1 Ternate                   | Ternate                    |
| 3   | Wahyu Suparyono   | Direktur Keuangan                         | SMKN 2 Magelang                  | Magelang                   |
| 4   | A. Edy Hidayat N. | Direktur Personalia dan Umum              | SMKN 2 Sumedang                  | Sumedang                   |
| 5   | Husein Latief     | Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha | SMA N 1 Tongas<br>SMAK Mater Dai | Probolinggo<br>Probolinggo |



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III-A. Edy Hidayat N. saat mengajar di hadapan 497 siswa dan guru SMK N 2 Sumedang.

disitu, Wahyu Suparyono meneruskan pendidikan pasca Sarjana (S2 Manajemen) di STIE IPWI Jakarta dan lulus pada Tahun 1997. Saat ini, Wahyu Suparyono sedang mengikuti pendidikan pasca sarjana, Program Doktor Ilmu Manajemen dan Bisnis di Universitas Brawijaya, Malang.

A. Edy Hidayat N. yang saat ini menjabat Direktur Personalia dan Umum Pelindo III merupakan alumnus Tahun

1974 SMEA Negeri Sumedang (sekarang SMKN 2, Red). Setelah lulus SMEA, pria yang lahir di Sumedang 4 Juli 1956 itu, melanjutkan pendidikan Sarjana (S1) di Fakultas Ekonomi Jurusan Finance Universitas Krisnadwipayana dan lulus Tahun 1986, Pasca Sarjana Magister Manajemen (S2) di Universitas Airlangga serta telah menyelesaikan pendidikan Doktor (S3) bidang ekonomi di Universitas

Airlangga pada Tahun 2007. Sebelumnya, Edy Hidayat pernah menjabat Direktur Personalia dan Umum Pelindo IV (2004-2009) dan Kepala Biro Perencanaan dan Sistem Informasi Pelindo III (1999-2004).

Cerita berbeda datang dari Husein Latief yang saat ini menjabat sebagai Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III. Ayah dua anak itu lahir di Solo 15 Juni 1958 namun menghabiskan masa sekolah (hingga tamat SMA) di Bangil dan Probolinggo, sebuah kota kecil di Propinsi Jawa Timur. Lulusan Tahun 1976 SMAN 1 Probolinggo itu, pada tanggal 20 Mei 2013 bertepatan dengan peringatan Hari kebangkitan Nasional akan bertolak ke Probolinggo meninggalkan rutinitas pekerjaannya untuk dapat bertemu dengan murid-murid SMAN 1 Tongas Probolinggo. Setelah lulus SMA, Husein Latief berangkat ke Bandung dan akhirnya menyelesaikan pendidikan Sarjana (S1) nya di Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung pada Tahun 1983 dan pendidikan Pasca Sarjana (S2) jurusan Hydraulic Engineering dari IHE-Delft Belanda pada tahun 1989. Bagaimana cerita para Direksi Pelindo III dan gaya mereka bercerita di hadapan murid-murid SMA? Nantikan ceritanya di DERMAGA Edisi Juni mendatang. (Berlian2)



Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III-Husein Latief saat mengajar di hadapan 161 siswa dan guru SMAK Mater Dei Probolinggo.

# KOPERASI: SOKO GURU PEREKONOMIAN BANGSA



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III selaku Pembina Kopelindo 3

Dalam era krisis global beberapa tahun lalu, telah terbukti bahwa UMKM (Usaha Mikro Kecil Menengah) dan Koperasi-lah yang dapat bertahan dan terus membawa anggotanya menuju sukses. Bahkan basis usaha dengan konsep kapitalis terbukti dan jelas terlihat bahwa tidak mampu melawan dan menahan dampak dari efek krisis ekonomi global tersebut.

Koperasi yang merupakan social capital merupakan suatu peluang dari berbagai jenis usaha yang harus dijalani. Bahwa jauh sebelum saat ini, M. Hatta telah menyampaikan bahwa demokrasi ekonomi adalah konsep ekonomi yang paling sesuai dengan Indonesia, dan bahkan beliau menolak konsep ekonomi pasar bebas. Untuk itu kita perlu menyikapi apalagi sebentar lagi kita akan menghadapi China Asean Free Trade Area (CAFTA).

Perkembangan koperasi pada akhir-akhir ini sungguh menunjukkan hal yang menggembirakan. Peningkatan peran dan kegiatan usaha koperasi semakin nampak. Pertumbuhan dan peran sektor koperasi didalam perekonomian harus terus ditingkatkan, tidak saja karena ketangguhannya dalam menghadapi berbagai kejutan ekonomi juga kemampuannya yang lebih besar dalam menyediakan lapangan kerja dan mengatasi kemiskinan.

Hal terpenting dan utama dalam koperasi adalah menyelenggarakan keperluan hidup bersama dengan sebaik-

baiknya, bukan mengejar keuntungan seperti pada perseroan. Permasalahannya adalah bahwa satu sisi pembangunan koperasi tergantung pada partisipasi aktif berbagai pihak, terutama dari kalangan koperasi sendiri meliputi anggota, pengurus, pengawas dan karyawan koperasi.

Bahwa keberhasilan Koperasi diindikasikan dari terselenggaranya Rapat Anggota Tahunan (RAT) yang dilaksanakan secara rutin seperti pada hari ini. Selain itu indikator lainnya adalah peningkatan kualitas SDM dan layanan, seberapa besar modal sendiri berbanding dengan pinjaman, SHU yang terus meningkat, dan pengelolaan keuangan.

Bertepatan dengan hari Kamis, tanggal 25 April 2013 bertempat di Gedung Graha Indrapura Jl. Indrapura No. 17 Surabaya, Koperasi Pegawai PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) disingkat dengan nama Kopelindo 3 mengadakan Rapat Anggota Tahunan (RAT) tahun buku 2012.

Pengurus dan pengawas Kopelindo 3 periode 2010-2012 melakukan pertanggungjawaban tahun buku 2012, sekaligus mengakhiri jabatannya. Keanggotaan Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III saat ini terdiri dari pegawai PT Pelabuhan Indonesia III dan pegawai anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III yang meliputi PT Terminal Petikemas Surabaya, RS Primasatya Husada Citra, PT Pelindo Marine Service dan PT Berlian Jasa Terminal Indonesia, sampai dengan

tanggal 31 Desember 2012 jumlah anggota Koperasi PT Pelabuhan Indonesia III telah mencapai 2.062 orang.

Dalam kesempatan Rapat Anggota Tahunan (RAT) tahun buku 2012 tersebut, Direktur Personalia dan Umum selaku Pembina Kopelindo 3 dalam sambutannya, memberikan apresiasi dan penghargaan yang setinggi-tingginya atas prestasi yang telah dicapai oleh Koperasi Pelabuhan Indonesia III selama tahun 2012, diantaranya telah berhasil mengukir prestasi :

1. Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo 3) menjadi Juara I Koperasi Berprestasi Tingkat Provinsi Jawa Timur dan juga meraih penghargaan sebagai koperasi berprestasi tingkat nasional.
2. Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo 3) telah memiliki kantor baru yang lebih luas dan representatif, sehingga mampu menunjang bisnis dan pengembangan usaha koperasi kedepan, dan kantor tersebut telah diresmikan Direksi PT Pelindo III (Persero) pada tanggal 23 April 2013.
3. Pencapaian Laba Usaha diatas anggaran tahun 2012;
4. Peran aktif Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo 3) dalam kegiatan CSR PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dalam mendukung penyediaan bantuan paket sembako;
5. Konsistensi dalam penerapan program



Pengurus Kopelindo 3 tahun 2010-2012 (kiri-kanan) Endot Endrardono, Tipung Muljoko, Putut Sri Muljanto, Agus Hermawan, dan Ahmad Prihadi.

penghargaan anak berprestasi kepada anak anggota Kopelindo 3 dan pemberian bantuan pendidikan kepada putra putri anggota dan mantan anggota Kopelindo 3 yang berpenghasilan dibawah Rp. 2.500.000,- serta putra putri cleaning service, tenaga foto copy dan pengemudi yang merupakan tenaga KSO dari Kopelindo 3.

"Atas nama Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) menyampaikan rasa bangga dan sangat mendukung perkembangan Kopelindo 3 kedepan untuk selalu turut serta, bahu membahu dan bersinergi dengan manajemen untuk memajukan perusahaan dan sekaligus mensejahterakan anggotanya", ungkapnya.

Selanjutnya, A Edy Hidayat N selaku Pembina Kopelindo 3, menyampaikan pandangan perlunya dilakukan beberapa pemikiran dan upaya untuk melakukan beberapa hal yaitu diantaranya :

1. Masajabatan pengurus dan pengawas sudah habis, diharapkan dalam pemilihan pengurus dan pengawas baru agar dipilih dari kader-kader terbaik PT Pelindo III dan anak perusahaan sehingga akan berdampak positif bagi perkembangan usaha koperasi kedepan;
2. Pemindahan kantor koperasi ke tempat yang baru harus terus diimbangi dengan peningkatan usaha sehingga resiko peningkatan biaya yang timbul diharapkan tidak berdampak pada penurunan laba koperasi;
3. Perlu diantisipasi dan dicermati terhadap hilangnya salah satu segmen usaha koperasi di bidang penyediaan tenaga kerja;
4. Perlu disusun perencanaan secara terintegrasi untuk menjadikan Koperasi Pegawai PT Pelindo III dapat bekerjasama dengan koperasi pegawai pada cabang pelabuhan lainnya di lingkungan Pelindo III.

Dengan berakhirnya tahun buku 2012 dan masa kepengurusan periode tahun 2010-2012, maka menjadi kewajiban Pengurus dan Pengawas koperasi untuk menyelenggarakan Rapat Anggota Tahunan. Dalam forum Rapat Anggota Tahunan tersebut Pengurus dan Pengawas menyampaikan laporan pertanggungjawaban pelaksanaan program kerja tahun buku 2012.

Pengurus Kopelindo 3 menyampaikan laporan kinerja pengelolaan Koperasi tahun buku 2012 secara umum sangat baik, hal ini terukur dari angka perhitungan sisa hasil usaha Koperasi diatas anggaran yang ditetapkan sebesar 495%.

Jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2011, maka pencapaian Sisa Hasil Usaha tahun 2012 mengalami peningkatan 468%, dengan perincian bahwa realisasi pendapatan sebesar Rp. 63.424.014.089,- atau diatas anggarannya sebesar 113%. Bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 maka terealisasi sebesar 125%, sedangkan Realisasi biaya sebesar Rp. 44.993.387.445,- atau diatas anggarannya sebesar 88%. Bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 maka terealisasi sebesar 98%.

Angka Perhitungan Sisa Hasil Usaha tahun buku 2012 berdasarkan laporan keuangan yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Krisnawan, Busroni, Achsin, & Alamsyah Certified Public Accountant licensed No. KEP-1091/KM.1/2010, licensed No. KEP-33/KM.1/2011 licensed No. KEP-156/KM.1/2011) dengan pendapat **WAJAR TANPA PENGECUALIAN.**

Putut Sri Muljanto, dalam paparan pertanggungjawaban Pengurus Kopelindo 3 tahun buku 2012, menyebutkan bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III tahun buku 2012 ini, antara lain capaian pendapatan dari segmen simpan pinjam seiring dengan meningkatnya nilai transaksi pinjaman oleh anggota dan adanya perubahan modal saham PT. BJTI akibat dari keputusan RUPS untuk menjadikan cadangan laba ditahan sebagai tambahan modal saham. Penambahan saham tersebut dicatat sebagai penambahan investasi dan pendapatan diluar usaha pada tahun 2012.

"Pada tahun 2012 Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III telah meraih beberapa prestasi, antara lain memperoleh penghargaan peringkat pertama dalam bidang koperasi jasa tingkat Jawa Timur yang dianugerahkan oleh Gubernur Provinsi Jawa Timur pada

bulan Mei 2012, dan dalam tahun yang sama memperoleh penghargaan koperasi award dan peringkat pertama dalam bidang koperasi jasa tingkat Nasional yang dianugerahkan oleh Menteri Koperasi dan UKM pada bulan Juli 2012", ujarnya.

Disamping itu juga disampaikan beberapa kegiatan penting Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III selama tahun 2012 yaitu diantaranya :

- a. Melakukan renovasi gedung kantor baru yang terletak di Jalan Perak Timur 426 Surabaya;
- b. Penyertaan modal saham di PT. Pelindo Marine Service;
- c. Pengadaan sembako untuk program Bina Lingkungan Kantor Pusat PT Pelabuhan Indonesia III;
- d. Melakukan restrukturisasi organisasi Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III;
- e. Peremajaan mobil untuk pelayanan pandu di Pelabuhan Cabang Tanjung Perak;
- f. Penambahan penyertaan modal saham di PT. Persada Jasa Utama;
- g. Penambahan penyertaan saham pada PT. Primasatya Husada Citra (RS PHC).

Mengakhiri Rapat Anggota Tahunan (RAT) tersebut dilakukan pemilihan secara langsung Pengurus dan Pengawas Kopelindo 3, dan akhirnya terpilihlah pengurus dan pengawas Kopelindo 3 periode 2013-2015.

Banyak diantara anggota yang hadir dalam Rapat Anggota Tahunan (RAT) tahun buku 2012 tersebut berharap agar para pengurus dan pengawas kopelindo 3 periode 2013-2015 tersebut nantinya mampu membawa amanah dan mengemban kesuksesan serta kemajuan koperasi pegawai PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) kedepan, semoga ! mari kita dukung dan doakan bersama. (Berlian1)

### Pengurus

|               |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| Ketua I       | : Agus Hermawan (PT Pelindo III)* |
| Ketua II      | : Moch. Agung Putra J (RS PHC)    |
| Sekretaris I  | : Wawan Sulistiawan (PT TPS)      |
| Sekretaris II | : Faruq Hidayat (PT Pelindo III)  |
| Bendahara     | : Wahyu Widodo (PT BJTI)          |

### Pengawas

|             |                                      |
|-------------|--------------------------------------|
| Koordinator | : Endot Endrardono (PT Pelindo III)* |
| Anggota     | : Adji Djoko W (PT TPS)              |
| Anggota     | : Edi Priyanto (PT Pelindo III)*     |

\*) Pengurus dan Pengawas Kopelindo 3 periode 2010-2012

# KEBANGKITAN DARI MEJA MAKAN ATAU SEBENAR-BENARNYA BANGSA INDONESIA

Sudah terlalu banyak cap buruk ditempelkan orang kepada bangsa kita. Sedihnya, cap buruk yang disodorkan bangsa lain itu kita terima saja tanpa protes. Kita dicap sebagai bangsa terkorup di dunia. Para birokrat dan petinggi negara kita dicap korup hingga memiskinkan rakyat. Bahkan kita ditempatkan di urutan tertinggi sebagai bangsa korup.

Anehnya, yang mengajari para birokrat dan petinggi kita berlaku korup antara lain ya orang asing itu agar bisa leluasa masu lewat pembuatan peraturan daerah. Mereka dengan sangat bernaflu ingin menguras sumber daya alam negeri elok nan kaya raya bernama Indonesia. Bungkusnya memang indah: investasi dan penanaman modal.

Tentu saja sebagai bangsa yang suka merenung, menghitung-hitung diri, kita menyadari kehidupan berbangsa kita saat ini memang belum bisa disebut mulia. Masih terlampau banyak noda kehidupan yang memalukan dalam diri kita. Korupsi, kesewenang-wenangan, penyalahgunaan kekuasaan adalah sedikit contohnya.

Para pendiri bangsa kita sudah memberi contoh nyata bagaimana mesti memuliakan kehidupan bangsa ini. Mereka membuang sifat-sifat buruk dan menggantinya dengan laku kehidupan mulia. Langkah nyata upaya memuliakan kehidupan bangsa antara lain berusaha memberantas kemiskinan; memberantas korupsi, dan melawan kesewenang-wenangan.

Mengapa langkah kita tak kunjung sampai di pulau cita? Ada yang menghibur, katanya sebagai bangsa, Indonesia masih belia, terutama bila dibandingkan dengan negara-negara besar di dunia. Maka kita diminta tak cepat putus asa meski boleh dan seharusnya bersedih. Sebab negeri kepulauan yang panjang banget ini memiliki potensi aneka ragam budaya, ras, suku, dan agama. Sayang, sejauh ini masih saja berangan-angan menjadi bangsa bermartabat.

**sebagai bangsa yang suka merenung, menghitung-hitung diri, kita menyadari kehidupan berbangsa kita saat ini memang belum bisa disebut mulia. Masih terlampau banyak noda kehidupan yang memalukan dalam diri kita.**

Kita belum menjadi Indonesia yang sebenar-benarnya Indonesia!

Di lapisan bawah berbagai konflik sosial gampang sekali disulut oleh tangan-tangan kotor kaum elite di



dalam maupun luar negeri. Ngerinya, mereka tak segan memeralat dengan membayar aparat keamanan kita untuk memicu laku sewenang-wenang aparat kepada rakyat. Bungkusnya latar belakang perbedaan agama atau keyakinan. Realitasnya kepentingan ekonomi atau politik.

Pemicunya adalah konflik kepentingan dari level elite, tindak korupsi secara gila-gilaan dan kebijakan eksplorasi sumber daya alam yang tak peduli bakal merugikan, baik lingkungan maupun sosial-budaya-ekonomi. Mengingat kaum elite pada umumnya terpelajar, ada yang menyebut inilah manifestasi paling mengerikan dari stagnasi wacana "menjadi Indonesia".

## Kaum Muda

Bulan ini kita memperingati Hari Kebangkitan Nasional. Setiap kali memperingati hari bersejarah, salah satu tujuan utamanya adalah mengenang, merenungkan dan mengambil pelajaran serta mengaktualisasikan kembali nilai-nilai yang terkandung di dalamnya.

Seperti kebanyakan peringatan hari bersejarah yang berlangsung rutin, selalu punya kecenderungan kehilangan gregetnya. Upacara peringatan akan segera dilupakan orang seiring berlalunya hari. Nilai-nilai kebangkitan nasional, nilai kesadaran sebagai bangsa pun tak sempat diingat apalagi teraktualisasikan.

Zaman memang sudah berubah. Tantangan yang dihadapi para pemuda hari ini sudah sangat berbeda dengan apa yang terjadi di masa lalu. Namun satu hal yang sama dan tetap diperlukan oleh setiap bangsa dalam menghadapi masalah dan tantangannya adalah bangkitnya kesadaran untuk hidup sebagai bangsa yang bermartabat

dengan selalu menjunjung tinggi cita-cita luhurnya.

Dengan perasaan prihatin harus diakui, kesadaran untuk bangkit sebagai sebuah bangsa bermartabat, tampaknya mulai meredup termasuk di kalangan anak muda. Realitas sosial politik buruk dan kotor yang banyak terjadi membarengi pertumbuhan dan perkembangan kalangan muda itu, tentu saja turut punya andil mengikis rasa bangga mereka sebagai bagian penting sebuah bangsa.

Kita biasa menyebut memudarnya kebanggaan sebagai sebuah bangsa itu sebagai menipisnya rasa nasionalisme. Padahal nasionalisme akan mendorong orang bersedia menginkorporasikan dan mengorbankan loyalitas-loyalitas lainnya demi loyalitas nasional, karena merasa bahwa gerakan nasional menjadi perisai dan pembebasan dari kekuatan eksploitatif baik dari luar maupun dari dalam.

Meski kurang menyenangkan untuk dikatakan, namun haruslah diakui, para penyelenggara negara beserta penjaga pilar-pilar penegaknya, sesungguhnya disadari atau tidak, telah ikut memudarkan bahkan mengikis rasa nasionalisme itu. Julukan sebagai bangsa terkorup di dunia, bangsa yang menyukai kekerasan, secara pasti telah mengikis rasa bangga itu di kalangan anak muda.

Di sisi lain, upaya pemerintah untuk bangkit dari keterpurukan ekonomi juga sering menempatkan bangsa kita dalam posisi sangat lemah. Posisi tawar kita tampak selalu rendah termasuk untuk menegosiasikan sesuatu yang menjadi modal besar kekayaan kita. Berbagai kontrak kerja di bidang kekayaan pertambangan misalnya, dengan sangat telanjang telah memukul harga diri anak muda yang murni berpikir semata demi masa depan bangsanya.

Anak-anak muda sedih melihat bagaimana para pemangku amanah bangsa ini seolah kehilangan daya untuk menghadapi kepentingan ekonomi dengan semangat keadilan dan semangat mengedepankan kepentingan nasional. Berbagai bentuk korupsi yang merajalela dilakukan para penyelenggara negara justru memfasilitasi kepentingan ekonomi dengan mengabaikan semangat keadilan dan mencederai semangat nasionalisme. Rakyat pun merasa diperlakukan tidak semestinya.

**kalau benar serius  
mau bangkit sebagai  
bangsa merdeka,  
mulai saja dari meja  
makan: Konsumsi  
hanya makanan  
produk petani  
Indonesia**

Memudarnya nasionalisme di kalangan anak muda, tentulah merupakan masalah yang sangat serius. Sebab sejarah selalu mencatat besarnya peran dan andil kalangan muda dalam setiap mementum kebangkitan bangsa, termasuk bangsa Indonesia. Catatan seperti itu sangat jelas bisa dilihat dalam peristiwa Sumpah Pemuda, Kebangkitan Nasional, bahkan peristiwa heroik pertempuran 10 Nopember yang kemudian diabadikan dalam Hari Pahlawan.

Nilai-nilai nasionalisme, patriotisme, dan heroisme saat ini berada di tengah-tengah proses globalisasi dan neoliberalisme. Proses globalisasi dan neoliberalisme menantang tokoh-tokoh masyarakat, khususnya kaum mudanya, untuk bertindak menyelamatkan nasib masyarakat dari kemungkinan ancaman eksploitasi yang lebih masif dan sistematis daripada masa kolonialisasi yang lalu.

### **Mengutamakan Bangsa**

Sidang Tanwir Muhammadiyah di Bandung menyodorkan enam kriteria sikap maupun watak pemimpin. Keenam watak pemimpin itu antara lain nasionalis dan mengutamakan kepentingan bangsa. Cermati watak "nasionalis" dan "mengutamakan kepentingan bangsa". Sebab nasionalis tentunya mengabdikan dan mengutamakan kepentingan bangsa. Boleh jadi secara tersirat Muhammadiyah ingin mengingatkan bahwa para pemimpin bangsa ini yang bahkan mengaku nasionalis, tak lagi mengutamakan kepentingan bangsa.

Realitas itu dengan mudah bisa disimak dari fakta betapa sebagai bangsa besar dengan kekayaan melimpah kita tidak lagi mandiri, merdeka, dan tegak

menjaga kepentingan bangsanya. Kita misalnya belum melindungi petani garam, petani tembakau, petani cengkeh, petani teh, petani bawang, dan petani padi. Kita lebih berpihak pada kepentingan pengusaha dalam negeri dan asing yang berwatak kolonial. Demi investasi!

Kekayaan sumber pangan Republik Indonesia membentang luas: dari puncak gunung hingga samudra. Dengan anugerah semelimpah itu, ketergantungan pangan domestik kepada pasokan impor ternyata kian meningkat. Kita justru terseret arus impor pangan. Abdul Halim, Koordinator Program Kiara, dalam artikelnya pada SINDO, 16 Oktober 2012 menulis: Impor kedelai dari 1,90 juta ton di tahun 2010, tahun 2012 menjadi 1,95 juta ton. Pada periode yang sama gandum dari 6,6 juta ton menjadi 7,4 juta ton. Beras tahun 2012 sudah 1,95 juta ton; jagung sebanyak 2 juta ton, daging setara dengan 900.000 sapi per tahun; dan indukan ayam 900.000 ekor per tahun. Lebih ironis lagi, ikan pun harus kita impor. Pusat Data dan Informasi KIARA (2012) menemukan angka impor ikan segar/beku naik drastis sebesar 53,61%: dari 42,891 ton (2007) menjadi 226,000 ton (2011).

Bukan hanya ikan, untuk urusan penyedap rasa masakan pun, pemerintah lebih memercayai garam produk asing ketimbang produk lokal. Dari Australia 928 ribu ton atau senilai USD47,3 juta sepanjang Januari hingga Juni 2012; India 356,2 juta ton atau senilai USD16,3 juta; Selandia baru 768 ton atau senilai USD285,7 ribu sepanjang semester I-2012; China sebanyak 3.020 ton atau senilai USD231,9 ribu; dan dari Jerman 117 ton atau senilai USD145 ribu dari Januari hingga Juni 2012.

Sungguh ironis! Negeri yang memiliki panjang pantai 95.181 kilometer harus mengimpor garam dari Jerman, negara yang hanya memiliki garis pantai sepanjang 924 kilometer. Padahal, negara melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan telah mengalokasikan anggaran sebesar Rp107 miliar untuk program Pemberdayaan Usaha Garam Rakyat (Pugar) di tahun 2012 dengan target produksi sebanyak 1,3 juta ton. Jangan lupa, petani garam Sumenep masih berproduksi.

Jadi, kalau benar serius mau bangkit sebagai bangsa merdeka, mulai saja dari meja makan: Konsumsi hanya makanan produk petani Indonesia. (Jamrud)

# AKSES TELUK LAMONG: *FLY OVER,* KA & MONOREL



Ilustrasi

**Bappeprov Jatim rencana bangun flyover, PT KAI wacanakan jalur KA dan Pelindo III bersama Adhi Karya kembangkan monorel**

**A**PABILA Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) sudah dioperasikan tahun 2014 nanti, kesibukan konsolidasi dan distribusi barang di terminal modern tersebut, dengan sendirinya akan memerlukan jalan penghubung dengan "dunia luar". Namun ada kekhawatiran, akses darat yang dibutuhkan ini justru memunculkan masalah. Sebab sudah merupakan gejala umum yang selama ini banyak terjadi di Indonesia, ketika BUMN Pelabuhan membangun fasilitas dermaga dan infrastruktur pelabuhan lainnya, sering kali "kurang nyambung" dengan jalan raya, hingga ketersambungan antar moda transportasi sebagai rantai logistik nasional menjadi tak bisa berlangsung sebagaimana diharapkan.

Beruntung bahwa Pemerintah Provinsi Jawa Timur maupun Pemerintah Kota Surabaya, memiliki atensi dan komitmen khusus terhadap pembangunan TMTL. Meskipun belum jelas bagaimana bentuknya, tetapi Gubernur Jatim maupun Walikota Surabaya pernah menyatakan akan mencari solusi tentang akses dari dan ke Teluk Lamong. Namun persoalan sebenarnya, bukan hanya terletak pada kesiapan Pemprov dan Pemkot mendukung TMTL dengan akses jalan, tetapi bagaimana akses jalan yang akan dibangun itu kelak justru tidak malah menambah potensi keruwetan seperti yang selama ini terjadi pada jalur jalan raya lama Surabaya-Gresik, lewat Greges-Tambak Osowilangun.

Pada masa lalu, jalur ini hanya jalan berukuran 9 meter, menembus perumahan nelayan, petambak dan petani garam. Namun sejak satu decade terakhir, di kiri kanan jalan yang telah dilebarkan menjadi dua jalur masing-masing dengan ukuran sekitar 12 meter, telah tumbuh berbagai industri, mulai dari pergudangan hingga manufacturing, yang dengan sendirinya berkontribusi meningkatkan jumlah kendaraan pengangkut yang berpotensi menimbulkan kemacetan.

## Muncul Solusi

Tiga titik paling rawan kemacetan, setiap hari terjadi pada titik Kalianak yang masih belum berhasil dilebarkan, Tambak Osowilangun yang terdapat jembatan rusak dan pertigaan Margomulyo sebagai in/outlet Kawasan Industri Margomulyo. Apabila semula potensi

macet hanya terjadi pada menjelang dan akhir jam kerja, tetapi saat ini rata-rata kemacetan bisa terjadi mulai jam 06.00 hingga 17.00 pada siang hari dan jam 19.30 sampai jam 23.00 pada malam hari. Penyebabnya selain jumlah truk pengangkut yang sangat banyak, pada sisi kanan-kiri bahu jalan juga biasa digunakan untuk parkir kendaraan yang menunggu giliran kerja membongkar atau memuat barang di pabrik yang berada di seluruh sisi Jl. Margomulyo.

Namun ancaman kebuntuan akses darat dari dan ke Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL), mulai menemukan jalan keluar. Menurut Kepala badan Perencanaan Pembangunan Provinsi (Bappeprov) Jatim Zaenal Abidin Pemerintah Pusat sudah menyiapkan dana sebesar Rp.1,2 triliun yang berasal dari APBN untuk membangun infrastruktur berupa *flyover* (jalan layang) sepanjang 3,5 Km, sedang Pemprov Jatim diminta menyiapkan lahan.

"Pembangunan infrastruktur pendukung TMTL kami nilai sangat penting, karena bila mobilisasi angkutan barang harus menggunakan akses yang ada sekarang, diperkirakan akan kian memperparah kemacetan di jalan Kalianak, yang berpotensi menimbulkan kerugian miliaran rupiah setiap hari. Karena itu, jalanlayang yang akan dibangun tersebut harus dikebut agar dapat dioperasikan pertengahan tahun 2014 berbareng dengan selesainya pembangunan pelabuhan baru di Teluk Lamong" jelas Kepala Bappeprov.

Rencananya, jalan layang ini akan bersambung dengan akses darat dari dermaga yang sudah dibangun oleh Pelindo III, untuk kemudian terhubung dengan jalan bebas hambatan Surabaya-Gresik di ruas tol Romokalisari. Dengan demikian, ratusan truk pengangkut petikemas dan general cargo lain yang kedepan tiap harinya keluar/masuk TMTL tak harus melintasi jalur jalan non tol dari Surabaya hingga Gresik

**Beruntung bahwa Pemerintah Provinsi Jawa Timur maupun Pemerintah Kota Surabaya, memiliki atensi dan komitmen khusus terhadap pembangunan TMTL.**

yang selama ini selalu mengalami kemacetan di beberapa titik silang yang menghubungkan jalan raya dengan lokasi hunian padat penduduk, area pergudangan dan kompleks industri.

### Angkutan Berbasis Rel

Selain akan ditunjang dengan infrastruktur jalan layang, TMTL oleh banyak kalangan diharapkan juga akan tersambung dengan rel kereta api jalur ganda lintas utara yang menghubungkan Surabaya-Semarang-Jakarta. Wacana ke arah itu, sudah direncanakan PT Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasi VIII-Surabaya. Konsep pemikirannya didasari pada analisis bahwa kemacetan lalu lintas di jalan raya, jelas tak produktif. Selain mengakibatkan terhambatnya kecepatan perjalanan, juga berpotensi menimbulkan pemborosan penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM), memperpendek usia pakai suku cadang kendaraan, dan mempercepat kerusakan infrastruktur jalan raya maupun jembatan, yang pemeliharaannya akan memakan biaya lebih besar bila dibanding dengan kontribusi yang diberikan lewat pajak, pungutan maupun iuran lain yang justru sering melenceng menjadi "pungutan liar" (pungi).

Kondisi seperti ini, memantik pendapat banyak kalangan untuk segera mencari alternatif beralih dari angkutan barang lewat jalan, ke moda transportasi lain yang lebih efisien, efektif dan memiliki tingkat kehandalan performansi. Salah satu yang menjadi pilihan adalah mengoptimalkan operasional rangkaian kereta api untuk angkutan petikemas. Hal seperti itu, sejak beberapa tahun lalu telah dirintis dalam bentuk kerjasama antara PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dengan PT Kereta Api Indonesia (KAI).

"Dari sisi pandangan PT KAI, pengoperasian kereta angkutan petikemas selain sebagai upaya pengembangan bisnis perseroan, upaya ini juga mendukung pemerintah dalam mewujudkan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang handal dan terpadu" ujar Kepala Daerah Operasional (Daop) VIII Surabaya PT KAI, Maulana Nurcholis.

Menurutnya, moda angkutan barang berbasis rel perlu untuk segera disediakan sebagai alternatif angkutan barang, agar angkutan kendaraan barang menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya tidak semakin memadati jalan

sebagai salah satu penyebab kemacetan. Cara pandang yang sama juga dapat diterapkan kepada moda angkutan penumpang umum.

Pada saat ini Daop VIII Surabaya PT KAI tengah mempersiapkan infrastruktur pendukung untuk jalur angkutan barang dengan memanfaatkan teknologi petikemas, sepanjang dari terminal petikemas Kalimas – Sidotopo – Benteng – Pasar Turi – Babat – Indro – Waru hingga Bangil di wilayah Kabupaten Pasuruan. Stasiun Besar Kalimas Surabaya dinilai sebagai infrastruktur sangat strategis sebagai stasiun untuk bongkar muat petikemas, pendukung pusat angkutan barang di kawasan pelabuhan Tanjung Perak. Menurut Kadaop VIII Surabaya, wilayah Stasiun Kalimas diwacanakan akan dijadikan sebagai pusat angkutan barang melalui kereta api untuk Kawasan Indonesia Timur. Dengan adanya stasiun angkutan barang ini, diharapkan volume perjalanan angkutan barang dapat kian cepat untuk waktu tempuh, dan frekuensi perjalanannya juga bertambah, yang dari semula hanya 80 kali perjalanan per hari, bisa meningkat hingga 130 perjalanan per hari.

Akan segera difungsikannya Stasiun Kalimas, juga diharap bisa mendukung dibukanya jalur rel kereta api baru menuju ke areal Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL). Menurut penilaian Kadaop VIII Maulana Nurcholis, dibangunnya infrastruktur kereta api tersebut dimaksud untuk mempermudah akses transportasi perpindahan petikemas dari pelabuhan menuju tempat tujuan, tanpa melalui jalur jalan raya yang volume kendaraannya terus meningkat, sehingga akan mampu mengurangi potensi kemacetan di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak.

Menurut Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto pihaknya sangat mendukung bila usulan masuknya angkutan KA ke TMTL dapat direalisasikan, karena hal itu akan dapat mengurangi tingkat kemacetan

yang saat ini sering terjadi pada titik-titik tertentu jalur jalan Surabaya-Gresik. Berdasar perhitungan sementara, bila TMTL sudah dioperasikan tahun 2014 maka barang-barang curah kering yang akan melalui terminal tersebut mencapai 6,5 juta ton, petikemas internasional diperkirakan akan mencapai 300.000 TEU's dan petikemas domestik pada kisaran 400.000 TEU's. Untuk melayani angkutan komoditas tersebut, diperkirakan diperlukan tambahan armada angkutan darat hingga sekitar 1.500 unit.

### Angkutan Petikemas Otomatis

Pada perkembangan terakhir, PT Pelindo III bersama PT Adhi Karya berencana melakukan kajian mewujudkan rencana penyediaan alat pengangkut



Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III-Husein Latief dan Direktur Utama PT Adhi Karya-Kiswodarmawan.

petikemas otomatis (Automated Container Transporter) yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Perak dengan fasilitas baru di Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Dengan menggunakan alat tersebut diharapkan dapat memperlancar arus petikemas, serta menghindari kepadatan lalu lintas petikemas di wilayah Tanjung Perak.

Pelindo III telah menghitung arus petikemas yang didistribusikan ke Terminal Multipurpose Teluk Lamong, untuk arus petikemas internasional di Tanjung Perak kapasitasnya 1.447.269 TEU's sedangkan realisasinya akan mencapai 1.785.10 TEU's. Karenanya sebanyak 337.831 TEU's akan dialihkan ke TMTL. Sedang arus petikemas domestik, saat ini realisasinya mencapai 2.013.719 TEU's, sementara kapasitasnya hanya 1.539.648 TEU's, karena keleihannya yang mencapai 474.071 TEU's, akan dialihkan ke Teluk Lamong. (NILAM)

# PENATAAN DAN PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PERAK

Perubahan Cabang Tanjung Perak tak hanya pada tampilan fisiknya saja, tetapi juga sampai ke visi usaha

**T**IDAK berlebihan kalau ada yang menyebut bahwa Pelabuhan Tanjung Perak merupakan *show window* Kantor Pusat PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). Tentunya hal tersebut bukan disebabkan oleh lokasi Kantor Pusat dengan Kantor Cabang Utama yang berdekatan, tetapi lebih karena posisinya sebagai “ujung tombak” perusahaan. Terminal Operator Pelabuhan Tanjung Perak merupakan andalan dalam melaksanakan misi Pelindo III seperti yang tertuang dalam visi yang tertuang dalam kalimat singkat: **Menjadikan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai penyedia jasa pelabuhan yang prima, berkomitmen memacu integrasi logistic nasional.**

## Terus Dikembangkan

Pelabuhan Tanjung Perak dibangun sebagai pengganti *Soerabaia Haven* yang kala itu berada di sepanjang Kalimas sepanjang lokasi yang kini dikenal sebagai Dermaga Ujung hingga ke *Rode Brug* (Jembatan Merah). Pelabuhan sungai yang pernah jaya pada masanya, dinilai makin tak mampu menjawab kebutuhan melayani arus kapal barang, setelah Terusan Suez dioperasikan tahun 1867 dan lalu lintas perdagangan Eropa-Asia yang menggunakan kapal-kapal lebih besar menjadi kian ramai, hingga perlu dibangun fasilitas baru di sisi kiri muara Kalimas, yang bisa disandari kapal secara *along side*. Dalam pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak yang secara keseluruhan selesai tahun 1910 itu, terwujud dermaga-dermaga yang sejak pengakuan kedaulatan tahun 1950 dikenal dengan sebutan Jamrud, Berlian, Nilam dan Mirah, sedang Terminal Kalimas berkembang dengan iramannya sendiri sebagai terminal untuk kapal-kapal pelayaran rakyat (Pelra).

“Gelombang baru pertumbuhan perdagangan dunia yang antara lain ditandai dengan pemanfaatan petikemas untuk pengiriman barang, membutuhkan alat angkut berupa kapal-kapal khusus yang sejak tahun 70-an jumlahnya kian bertambah. Sejak tahun 1992 Manajemen Pelindo III mulai berfikir untuk menata dan mengembangkan Tanjung Perak, agar mampu menjawab kebutuhan. Tetapi akibat keterbatasan lahan di lokasi eksisting, diambil keputusan membangun Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) yang pilihan lokasinya berada perairan Selat Madura pada perbatasan Kota Surabaya dengan Kabupaten Gresik” jelas Direktur Utama Pelindo III Djarwo Suryanto menjelang pemancangan tiang pertama pembangunan dermaga TMTL beberapa waktu lalu.

Sementara itu, Pemimpin Proyek TMTL Harry Dharmawan mengatakan bahwa pihaknya optimis tenggat waktu penyelesaian proyek akan rampung sesuai dengan jadwal. Kecuali beberapa kejadian kecil, dapat disebutkan selama ini tak pernah muncul kendala yang berarti. Kendala berupa cuaca yang cukup ekstrim



Kondisi eksisting Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

akhir-akhir ini tak menghalangi proses pekerjaan di lapangan. Juga percikan masalah sosial, dapat diselesaikan dengan cara pendekatan kekeluargaan. Kondisi di lingkungan proyek juga tidak pernah terjadi kecelakaan kerja, alias zero accident.

## Terus Meningkat

Penyelesaian proyek TMTL tepat pada waktunya, menjadi “harga mati” bagi kelangsungan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak. Karena keterlambatan dari jadwal bisa berarti membuka peluang terjadinya kongesti dan stagnasi di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia itu.

Sepanjang tahun 2012 lalu terus terjadi peningkatan aktifitas kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak, dengan kapal berbendera Indonesia masih mendominasi, mencapai jumlah 12.509 unit (85%) dengan berat kapal 38.050.941 *Gross Tonnage* (GT). Sedang kapal berbendera asing terealisasi 2.171 unit (15%) dengan berat 34.405.702 GT.

Namun bila dibandingkan dengan berat kapal secara keseluruhan hanya terjadi selisih sedikit, yaitu kapal berbendera Indonesia mencapai 53% dan kapal berbendera asing 47%. Hal tersebut selaras dengan pemberlakuan azas cabotage yang diharap dapat terlaksana pada tahun 2014, dengan seluruh kapal-kapal niaga yang beroperasi di perairan Indonesia telah menggunakan bendera Indonesia guna memperkuat armada perdagangan nasional.

Kapal petikemas yang masuk melalui Pelabuhan Tanjung Perak selama tahun 2012 terealisasi 4.831 unit dengan berat kapal mencapai 35.951.180 GT. Untuk kapal non petikemas tercatat 3.383 unit dengan berat 11.392.516 GT. Sedang untuk kapal penumpang terealisasi 1.390 unit dengan berat 10.529.899 GT. Arus kapal tanker tercatat 1.376 unit dengan berat 10.974.604 GT dan jenis kapal lainnya penumpang terealisasi 3.700 unit dengan berat 3.608.444 GT. Pada tahun 2011, arus kunjungan kapal di Tanjung Perak tercapai 14.128 unit dengan berat 68.691.923 GT. Dengan demikian telah terjadi kenaikan kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 2012 dibandingkan dengan tahun 2011 dalam satuan unit terjadi peningkatan 4%, sedangkan untuk GT meningkat 6%.

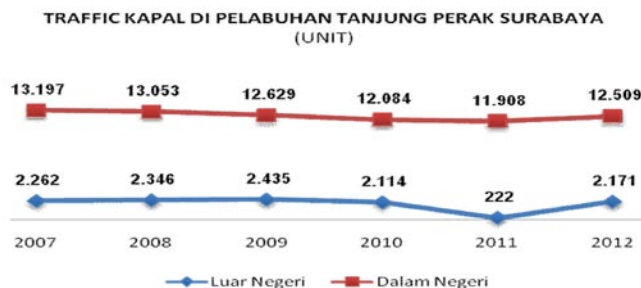
Pertumbuhan tinggi yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak, juga dapat dilihat dari tren peningkatan arus petikemas yang diperkirakan akan terus berlanjut. Dengan prediksi pada

tahun 2014 *throughput* petikemas internasional akan mencapai 1,82 juta TEU's, dengan kapasitas terpasang yang ada hanya 1,45 juta TEU's, maka waktu itu akan terjadi *overflow* 363.268 TEU's. Sedangkan arus petikemas domestik, untuk waktu yang sama diiprediksi akan mencapai 2,04 juta TEU's. Dengan kapasitas terpasang hanya 1,57 juta TEU's, maka akan terjadi kelebihan 472.102 TEU's.

Secara umum, total arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak dalam tiga tahun terakhir ini terus mengalami pertumbuhan cukup positif. Kalau pada tahun 2010 total *throughput* tercapai 2.407.487 TEU's, maka pada tahun 2011 meningkat menjadi 2.643.518 TEU's, sedangkan pada tahun 2012 lalu kembali meningkat menjadi 2.849.138 TEU's. Trend peningkatan ini terus berlanjut pada tahun 2013 ini, karena untuk triwulan pertama terhitung sejak bulan Januari sampai dengan Maret 2013 lalu, telah terealisasi 568.789 box/680,241 TEU's.

### Berdasar lokasi terminal, capaiannya adalah:

- Terminal Konvensional (Jamrud, Nilam, Mirah) terealisasi 120.264 box/128.146 TEU's;
- Terminal Berlian 211.556 box/230.889 TEU's, dan
- Terminal Petikemas Surabaya 237.060 box/321.206 TEU's



### Revitalisasi Terminal

"Tatkala pembangunan TMTL terus berlangsung, sementara itu di Pelabuhan Tanjung Perak eksisting juga muncul fenomena meningkatnya arus kapal dan barang, yang tentunya tetap memerlukan pelayanan prima. Untuk itu, Manajemen menetapkan langkah revitalisasi dengan menata peruntukan layanan dengan tujuan mengutamakan efisiensi, maka sejak beberapa waktu lalu telah dilakukan redesain terminal sesuai dengan karakter barang yang dilayani, dengan menyiapkan alat bongkar muat sesuai kebutuhan. Di terminal yang didedikasikan untuk bongkar muat petikemas, tentunya kita harus siapkan CC, RTG, Headtruck/Chassis, sedang di terminal curah kering perlu disiapkan crane (HMC), grabber/hopper, dan lain sebagainya" jelas General Manager Cabang Tanjung Perak Rismarture Sidabutar kepada Reporter Dermaga.

Data fasilitas eksisting pada masing-masing terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, meliputi:

| Terminal         |              | Luas (ha) | Draught (-m LWS) | Panjang Dermaga (m) |
|------------------|--------------|-----------|------------------|---------------------|
| Jamrud           | Utara        | 1,8       | - 10             | 1,200               |
|                  | Selatan      | 1,17      | - 8,5            | 780                 |
|                  | Barat        | 0,32      | - 7              | 210                 |
| Nilam Timur      | Konvensional | 1,4       | - 8              | 930                 |
|                  | Multipurpose | 4,3       | - 9              | 320                 |
| Terminal Mirah   |              | 1,6       | - 7              | 640                 |
| Terminal Kalimas |              | 3,4       | n/a              | 2,270               |

Selain keempat terminal yang mengalami revitalisasi tersebut, di Tanjung Perak juga terdapat terminal yang dioperasikan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) dan Terminal Berlian yang dioperasikan PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI). Keduanya dikelola oleh anak perusahaan, dan telah lebih dulu menjadi dedicated berth. Dalam kebijakan revitalisasi ini, barang-barang curah kering yang semula dibongkar muat di Terminal Berlian, dialihkan ke Jamrud Utara. Sebagai gantinya, bongkar muat petikemas yang semula juga dilakukan di Jamrud Utara, dialihkan ke Berlian dan Nilam Timur.

Secara visual, lay out setelah revitalisasi di Pelabuhan Tanjung Perak dapat digambarkan sebagai berikut:

### Evaluasi & Akselerasi

"Kinerja Pelindo III Cabang Tanjung Perak yang dianggap sebagai *show window* capaian kinerja korporat, justru menjadi cambuk bagi semua pegawai cabang, untuk melaksanakan tugas dengan lebih cerat, lebih keras, lebih cerdas dan lebih baik" jelas General Manager Cabang Tanjung Perak Rismarture Sidabutar dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Dalam penjelasannya kepada Reporter Dermaga, Deputy General Manager Cabang Tanjung Perak Bambang Hasbullah mengatakan bahwa keberhasilan revitalisasi belum bisa diukur ketika proses pekerjaan sedang berlangsung, karena di lapangan masih terdapat berbagai kesibukan yang secara awam bisa dinilai sangat ribet. Tetapi menurutnya merupakan proses wajar dari kegiatan proyek.

Pada akhir penjelasannya, Deputy GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Bambang Hasbullah menerangkan bahwa pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan gerbang utama untuk Kawasan Timur Indonesia (KTI) tersebut, saat ini telah mendapat kepercayaan dari pengguna jasa maupun mitra kerja, karena dalam melakukan usahanya telah menerapkan:

- International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) **No.02-0012-DN** untuk Jamrud bagi layanan jenis kapal General Cargo, Ro-ro, Petikemas, Tanker, dan **No.02-0017-DN** untuk layanan di terminal penumpang;
- Sistem Manajemen Mutu ISO 9001-2008 No. QSC 00255 meliputi Pelayanan Kapal, Barang dan Terminal Penumpang;
- Sistem Manajemen Lingkungan **ISO 14001:2004/SNI 00044** meliputi Pelayanan Jasa Kapal, Barang dan Terminal Penumpang;
- **Sistem Manajemen Kesehatan Kerja (K3) No.Reg.01460/Sucofindo/2012, berdasar Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No: 61/2009.**(Nilam)

# MAY DAY

## KENAPA HARUS DEMO?

**„Ya karena di hari lain...mereka tidak sempat demo karena sibuk bekerja!”**

Pertanyaan itu sebenarnya diajukan oleh seorang sopir taksi yang kebetulan mengantar reporter DERMAGA ke sebuah acara. Kebetulan, kami memang bepergian menuju tengah kota di tengah persiapan demo buruh di gedung negara. Dengan santainya, Saya jawab, “Ya karena di hari lain...mereka tidak sempat demo karena sibuk bekerja!”. Si sopir pun tersenyum mendengar canda saya. Walaupun dia tahu saya bergurau, selanjutnya dia meluruskan, “Bukan begitu. Maksud saya ‘mbok’ ya hari buruh ini dirayakan dengan aksi sosial seperti donor darah atau kerja bakti. Kan lebih bermanfaat dan kelihatan hasilnya. Daripada begini, macet dimana-mana. Membuat orang lain susah!”. Si sopir terus menggerutu. Saya pun terdiam dan dalam hati membenarkan perkataan si sopir.

### May Day

Sejarah Hari Buruh Internasional atau yang lebih dikenal sebagai May Day sudah banyak diulas. Untuk mengingatkan kembali bahwa May day sendiri adalah sejarah panjang perjuangan kelas pekerja dunia yang dimulai pada awal abad 19, seiring dengan perkembangan kapitalisme industri di Amerika Serikat dan negara-negara Eropa Barat. Akar

sejarah May Day mungkin dimulai pada tahun 1806, ketika terjadi pemogokan pekerja di AS yang pertama kalinya. Ketika itu pekerja Cordwainers, perusahaan pembuat sepatu, melakukan mogok kerja. Namun para pengorganisir aksi mogok kerja itu dibawa ke pengadilan untuk diproses hukum. Dalam pengadilan itu, terungkap fakta pekerja di era itu benar-benar diperas keringatnya. Mereka harus bekerja 19-20 jam per harinya. Padahal sehari hanya 24 jam. Artinya para pekerja itu hanya bisa beristirahat 4 jam dalam sehari, dan mereka tidak punya kehidupan lain di luar bekerja untuk perusahaan yang membayar mereka.

Pekerja Amerika Serikat pada masa itu kemudian memiliki agenda perjuangan bersama, yaitu menuntut pengurangan jam kerja. Peter McGuire, seorang pekerja asal New Jersey, punya peran penting dalam mengorganisir perjuangan ini. Pada tahun 1872, ia dan 100 ribu pekerja lainnya melakukan aksi mogok kerja untuk menuntut pengurangan jam kerja. McGuire menghimpun kekuatan para pekerja dan pengangguran, serta melobi pemerintah kota untuk menyediakan pekerjaan dan uang lembur bagi pekerja. Tahun 1881, McGuire pindah ke Missouri dan mulai mengorganisir para tukang kayu. Hasilnya, di Chicago berdiri persatuan tukang kayu dengan McGuire sebagai sekretaris umumnya.

Inilah cikal bakal serikat pekerja. Ide membentuk serikat pekerja ini kemudian menyebar dengan cepat ke seantero AS. Serikat-serikat pekerja lain didirikan di berbagai kota. Tanggal 5 September 1882, digelarlah parade Hari Buruh pertama di kota New York dengan 20 ribu peserta. Mereka membawa spanduk yang berisi tuntutan mereka: 8 jam bekerja, 8 jam istirahat, dan 8 jam rekreasi. Itulah 24 jam kehidupan ideal dalam sehari yang diinginkan kelas pekerja Amerika Serikat. Tuntutan pengurangan jam kerja itu pada akhirnya menjadi perjuangan kelas pekerja dunia. Kongres internasional pertama mereka dilangsungkan di Jenewa, Swiss, pada tahun 1886, dan dihadiri organisasi pekerja dari berbagai negara. Kongres buruh internasional ini menetapkan tuntutan pengurangan jam kerja menjadi 8 jam sehari sebagai perjuangan resmi buruh sedunia.



Ilustrasi

Selanjutnya tanggal 1 Mei ditetapkan menjadi hari perjuangan kelas pekerja sedunia. Satu Mei dipilih karena mereka terinspirasi kesuksesan aksi buruh di Kanada pada tahun 1872. Ketika itu buruh Kanada menuntut 8 jam kerja seperti buruh di AS, dan mereka berhasil. Delapan jam kerja di Kanada resmi diberlakukan mulai tanggal 1 Mei 1886.

## Pekerja Anak

Sejak saat itu, peringatan Hari Buruh Sedunia diperingati setiap tahun dan nyaris tanpa absen dari demo yang kadang berbuntut anarkis. Sederet sebab dan akibat pun coba untuk di beberkan. Mulai tingkat pendidikan yang rendah, kesejahteraan kurang, fasilitas kerja kurang layak dan masih banyak lagi menjadi sebab buruh 'bergejolak'. Tapi yang paling di temui, demo terjadi disertai tuntutan kenaikan upah buruh dengan dalih upah satu bulan sudah tidak dapat mencukupi biaya kebutuhan sehari-hari. Padahal tidak sedikit para buruh masih berusia muda yang secara logika seharusnya usia itu mereka pakai untuk bersekolah dan bukan bekerja. Bukan menjadi tugas mereka (anak-anak, Red) untuk bekerja menghidupi keluarga. Tugas anak-anak sesungguhnya adalah belajar dan belajar untuk masa depan

mereka. Lalu bagaimana dengan pertanyaan, bagaimana dengan keluarga tidak mampu atau ayah ibu yang sudah tidak dapat bekerja lagi dan tugas mereka digantikan oleh salah satu anak anggota keluarga itu untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari bagi orang tua bahkan adik-adiknya?. Itulah potret kehidupan yang masih sering kita jumpai di keluarga Indonesia.

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) mengungkapkan, di Indonesia anak-anak usia 5-7 tahun masih banyak yang dipekerjakan dalam pekerjaan yang berbahaya.

Sektor yang mempekerjakan anak-anak di tempat berbahaya, di antaranya sektor pertambangan, penggalian, pertanian, perikanan, pelayanan rumah tangga, dan industri jasa. Mereka yang digolongkan sebagai pekerja anak oleh ILO adalah anak usia 7-14 tahun. Pada 2009 lalu bahkan lembaga Understanding Children's Work (UCW) mencatat ada 2,3 juta anak di Indonesia yang menjadi pekerja.

Staf Pendidikan dan Pekerja Anak International Labour Organization (ILO), Dede Sudono, beberapa waktu lalu pernah mengatakan, dari 2,3 juta jumlah total pekerja anak sebagian besar berada di daerah Indonesia timur. "Di daerah seperti Jawa dan Jakarta justru lebih rendah," kata Dede. Dede mengatakan hampir separuh pekerja anak di Indonesia bekerja di sektor pertanian, disusul sektor jasa, kemudian manufaktur. Umumnya pekerja anak adalah laki-laki. Sepertiga anak yang bekerja di sektor jasa adalah pembantu rumah tangga. "Yang jadi pembantu banyak perempuan," kata Dede.

Upaya Pemerintah untuk menarik pekerja anak agar dapat kembali bersekolah masih rendah. Dukungan dari berbagai pihak masih terus dibutuhkan dalam upaya penyelamatan anak-anak tersebut.

Biro Pusat Statistik juga mencatat data tentang penduduk berusia 15 tahun keatas menurut jenis kegiatan (sumber : BPS)

| Uraian                                   | 2012 s/d agustus |
|------------------------------------------|------------------|
| Penduduk berusia 15 thn keatas           | 173.926.703      |
| Angkatan kerja                           | 118.053.110      |
| Tingkat partisipasi angkatan kerja (%) : | 67,88            |
| - Bekerja                                | 110.808.154      |
| - Pengangguran terbuka                   | 7.244.956        |
| Tingkat pengangguran terbuka (%) :       | 6,14             |
| - Bukan angkatan kerja                   | 55.873.593       |
| - Sekolah                                | 14.084.633       |
| - Mengurus rumah tangga                  | 33.628.814       |
| - Lainnya                                | 8.160.146        |

## Demo Buruh

Tepat di Hari Buruh 1 Mei lalu, seluruh *headline* media sarat dengan pemberitaan demo buruh. Puluhan ribu buruh turun melakukan unjuk rasa di beberapa titik utama kota Jakarta. Buruh-buruh itu berteriak di bawah terik matahari menuntut haknya. Puluhan pabrik rela meliburkan produksinya agar proses demokrasi terus berlangsung. Di Surabaya, buruh berorasi didepan Gedung Negara Graha bersama dengan kehadiran Presiden RI ke kota pahlawan.

Tahun lalu, aksi unjuk rasa menjadi sorotan para investor yang akan menanamkan modalnya di Indonesia. Bahkan, beberapa investor terkonfirmasi batal membuka usahanya di Tanah Air. Ketentraman dan kenyamanan berusaha dinilai tidak bisa didapatkan di negara yang sering timbul gejolak.

Demo buruh dinilai sudah relevan lagi karena tuntutan yang disampaikan adalah permasalahan yang sama alias itu-itu saja. Hal tersebut diungkapkan oleh Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Bidang Kebijakan Moneter, Fiskal dan Publik Haryadi B Sukamdani. Dia mengatakan, "Melihat apa yang dituntut, selalu itu-itu saja. Upah murah. Itu dari mana? Padahal kita sudah mencadangkan pesangon, jamsostek dan ditambah harus menaikkan upah minimum buruh," ujar Haryadi seperti dikutip dari Merdeka.com awal Mei lalu.

Dia mengatakan setidaknya perusahaan harus menyediakan 34 persen dari total belanja sebagai cadangan ketenagakerjaan termasuk jaminan sosial dan pesangon. "Jadi secara paket, kita (Indonesia) memang lebih besar upahnya dibandingkan negara lain," kata dia.

Dengan adanya demo buruh yang besar-besaran ini, Haryadi khawatir, malah akan menurunkan penyerapan kerja. Contohnya adalah di bidang tenaga alih daya atau outsourcing. Demo buruh juga menyebabkan kegiatan usaha berhenti produksi lantaran aksi demo yang dilakukan buruh cenderung merusak. Kemacetan luar biasa terjadi di tiap sudut kota karena banyak ruas jalan yang dialihkan dan segudang masalah baru yang ditimbulkan karenanya. Setelah demo, apa yang kita dapat? Letih, lelah, lapar, dahaga. Lihat, apa yang telah ditimbulkan dan ditinggalkan. Sampah dan kotoran yang ditinggalkan para pendemo harus dibersihkan oleh penyapu jalan yang kerja ekstra. Haruskah seperti itu? May day mari kita memaknainya dengan hal lain yang lebih bermanfaat. (Mutia)

**Tepat di Hari Buruh 1 Mei lalu, seluruh headline media sarat dengan pemberitaan demo buruh. Puluhan ribu buruh turun melakukan unjuk rasa di beberapa titik utama kota Jakarta**

# PEMBERDAYAAN TOTAL TERMINAL NILAM

“

**Di Terminal Nilam, masih terdapat lahan yang perlu direvitalisasi menjadi Dedicated berth Curah Cair**

”

**S**AMPAI dengan tahun 2005, Terminal Nilam sering disebut sebagai “tempat jin buang anak”. Sindiran itu bukan hanya disebabkan kondisinya yang terkasan kumuh, tetapi juga akibat persoalan yang dihadapi dalam hal pelayanan bongkar muat komoditas serba “kasar”, yang sering membuat pusing kepala.

Nilam Timur semula merupakan dermaga konvensional untuk pelayanan bongkar muat batubara, pasir kwarsa dan kayu log, yang dinilai bisa mengotori dan menimbulkan polusi di lingkungan kerja. Sebab, dalam kegiatan bongkar muat batubara maupun pasir kwarsa, selalu terdapat ceceran material yang tak hanya mengotori dermaga, tetapi juga mempercepat pendangkalan kolam. Sedang dalam bongkar muat kayu log, “korban”nya adalah dermaga, dan lahan pendukung yang rusak akibat benturan.

Dengan revitalisasi yang diawali dengan merobohkan gudang-gudang lama, kini Terminal Multipurpose Nilam Timur sudah berubah 180 derajat, dan menjadi salahsatu andalan Pelindo III Tanjung Perak dalam meraih pendapatan usaha. Layanan bongkar muat batubara sudah berhasil dipindahkan ke Pelindo III Cabang Gresik, namun untuk komoditas kayu olahan dan pasir kwarsa, masih ada yang “nyangkut” di dermaga konvensional Nilam Timur.

## Berhasil “Disulap”

Revitalisasi Terminal Nilam Timur Multipurpose maupun sebagian terminal konvensional sudah mulai tampak hasilnya.

Seperti diketahui, Dermaga Nilam dengan panjang total 860 meter (pada kade 70 – 930), terbagi menjadi tiga bagian:

- Dermaga selatan pada kade meter 70 - 330 (Konvensional) digunakan untuk sandar kapal pengangkut kayu log, pupuk curah, pupuk inbag dan semen curah;*
- Dermaga Tengah pada kade meter 330 - 650 (Multipurpose) digunakan sandar kapal pengangkut petikemas, dan;*
- Dermaga Utara pada kade meter 650 – 930 (Konvensional) digunakan sandar kapal pengangkut CPO dan produk turunannya, pasir kwarsa, green coke dan general cargo*



Fasilitas bongkar muat petikemas di Terminal Multipurpose Nilam Timur

Berdasar kajian mendalam dan persiapan improvement yang komprehensif, Dermaga Konvensional Nilam sebelah Utara, berhasil “disulap” menjadi terminal untuk melayani bongkar muat curah cair non-BBM.

“Dengan mencermati kondisi sisi utara dan selatan terminal yang masih terdapat kawasan non multipurpose, Manajemen Pelindo III Cabang Tanjung Perak berusaha mendayagunakan aset tersebut. Untuk itu kami yang dipercaya sebagai pengelola Terminal Nilam Timur, ditugasi melakukan evaluasi masalah sekaligus perencanaan *improvement* agar kawasan tersebut memberi hasil guna yang positif bagi perusahaan” tutur Manager Terminal Nilam Bambang Wiyadi kepada Reporter Dermaga.

Dari kajian, diketahui kawasan tersebut sebelumnya digunakan untuk melayani bongkar muat berbagai komoditi dengan berbagai macam kemasan. Hal demikian itu mengakibatkan terjadinya produktivitas bongkar muat yang tergolong masih rendah dan berdampak pada terjadinya tingginya antrian kapal-kapal pengangkut curah cair, dengan rata-rata waktu tunggu antara 3 s.d. 4 per hari. Hal itu memberi gambaran bahwa peningkatan komoditi curah cair CPO dan produk turunannya baik dari arus kapal maupun arus barang belum seimbang dengan fasilitas yang ada. Oleh karena itu perlu adanya penataan terminal sesuai dengan spesifikasi barang untuk meningkatkan kinerja pelayanan bongkar muat.

Sejak bulan September 2011 Pelindo III Cabang Tanjung Perak melakukan kerjasama pelayanan bongkar

muat curah cair CPO dan produk turunannya dengan beberapa pemilik barang atau pengusaha komoditi CPO dan produk turunannya, yaitu PT Salim Ivomas Pratama, PT SMART dan PT Petro Andalan Nusantara yang memiliki fasilitas *ducting* dan tanki timbun di Terminal Nilam.

aktivitas kegiatan bongkar muat berupa pasir kwarsa, kayu log, green coke, general cargo (tiang pancang);

- Terminal Nilam dibanding dengan terminal lain, telah menguasai pangsa pasar curah cair sebesar 56% di Tanjung Perak yaitu sebesar 56 % hingga dapat



Fasilitas bongkar muat curah cair di Terminal Nilam Utara.

## Terjadi Perubahan

Penataan dan pengelolaan Terminal Multipurpose Nilam Timur menjadi Dedicated Area untuk curah cair, CPO dan produk turunannya yang sudah mulai diuji coba pada April 2013 lalu, mengakibatkan terjadinya perubahan:

- Meningkatkan pelayanan terhadap jasa bongkar muat curah cair yang dilaksanakan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Perak bekerjasama dengan empat perusahaan besar minyak sawit dan BBM yang mempunyai produksi besar di Tanjung Perak;
- Guna mendukung sebagai Spesialisasi Berth, saat ini Terminal Nilam Konvensional telah dapat tambahan beberapa alat pendukung guna meningkatkan kinerja sehingga dapat menarik perusahaan komoditi curah cair lainnya untuk menjalin kerjasama dengan Pelindo III Cabang Tanjung Perak;
- Diberlakukan dedicated berth untuk curah cair dapat mengurangi antrian tambatan kapal karena secara tidak langsung memindahkan seluruh

mengurangi waktu tunggu kapal dan juga untuk meningkatkan kinerja bongkar muat;

- Produksi curah cair Pelabuhan Tanjung Perak tahun 2011 sebesar 1.177.780 ton, dengan meningkatkan Terminal Nilam Utara sebagai dedicated berth curah cair maka kapasitas terpasang menjadi 2.073.600 sehingga dapat menampung semua komoditi curah cair di Pelabuhan Tanjung Perak.

Dijelaskan oleh Bambang Wiyadi, pendayagunaan lahan di Nilam Utara ini dilakukan berdasar Kerjasama Operasi dengan PT Aneka Kimia Raya (AKR) sebagai penyedia pendanaan sedang kontribusi dari Pelindo III berupa pengadaan lahan darat dan perairan. Kerjasama ini meliputi penambahan 3 unit *tank storage* HCL yang masing-masing berkapasitas 2.300 ton, yang dilengkapi pipa suplai. Pembangunannya dilakukan AKR dengan sistem BOT (*Build - Operation - Transfer*) dalam waktu 20 tahun. Untuk kegiatan handling, dilakukan oleh Pelindo III Tanjung Perak.

“Setelah menyelesaikan konstruksi dermaga baru yang lokasinya sejajar

dengan dermaga AKR lama dan dermaga Pertamina di Nilam Utara, kami telah melakukan dua kali ujicoba terhadap fasilitas yang dibangun. Yang pertama pada Januari 2013 kami fokuskan pada kesiapan tank storage yang dibangun dan dioperasikan PT AKR dengan membongkar 1.200 metrik ton HCL. Sedangkan pada ujicoba kedua 10 April 2013 kami menguji kehandalan jetty. Alhamdulillah, ujicoba yang disaksikan pejabat Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran Tanjung Perak, Pelindo III dan wakil dari INSA, hasilnya cukup memuaskan. Pada ujicoba tersebut, jetty yang dibangun dengan daya dukung untuk kapal 60.000 DWT, untuk safety-nya hanya disandari kapal 40.000 DWT,” tutur Manager Terminal Nilam Bambang Wiyadi kepada Reporter Dermaga.

Dermaga curah cair ini berdimensi 27x12,1 m, berkonstruksi beton bertulang dilengkapi fender dan bollard dengan kedalaman kolam -10 meter LWS, breasting dolphin 4 unit berkonstruksi beton bertulang; dua unit mooring buoy; empat unit catwalk konstruksi rangka baja, trestle 330x8 meter.

Pada akhir penjelasannya, Manager Terminal Nilam mengatakan pada saat ini, juga tengah dilakukan negosiasi dengan PT Bogasari untuk memanfaatkan sebagian lahan, guna membangun tambahan lapangan petikemas di Nilam Timur. Sebagai kompensasi, PT Bogasari akan diberi hak membangun jalan terobosan di sisi samping lahan yang mereka sewa, guna mengangkut komoditas dari packing plant ke akses penghubung dengan jalan raya.

Dalam rangka penataan menyeluruh terhadap Terminal Nilam, juga dilakukan pembenahan terhadap Jalan Nilam Barat sepanjang sekitar 2 Km, yang kedepan akan ditingkatkan menjadi jalan kembar. Selama ini, jalan tersebut merupakan urat nadi penghubung Terminal Nilam, yang menjadi akses ke Depo Elpiji Pertamina, fasilitas pengantongan terigu PT Bogasari, dll. Pada bagian barat merupakan lokasi beberapa dok dan galangan kapal, antara lain PT Dumas Tanjung Perak, Ben Santosa, Surya, Perikanan Samudera Besar, Dewa Ruci, dll. (Nilam)

# LANDMARK TANJUNG PERAK MASIH TETAP TEGAK

Di tengah semangat modernisasi  
maka “light house” masih dipertahankan  
sebagai saksi sejarah masa lalu



Cagar budaya menara suar syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

**S**ETELAH pembongkaran gedung Terminal Penumpang Gapura Surya dan Gapura Nusantara selesai dilakukan, bertempat di halaman Terminal Penumpang Sementara Pelabuhan Tanjung Perak Kamis 18 April lalu, dilaksanakan *ground breaking* pembangunan Terminal Penumpang Modern yang akan dibangun di lokasi tersebut.

Acara yang diselenggarakan PT Utama Karya sebagai kontraktor pelaksana, dihadiri oleh Direktur Komersial dan

Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief dan General Manager Pelindo III Tanjung Perak Rismarture Sidabutar. Pada kesempatan itu, Dir. KPU Pelindo III meminta agar PT Utama Karya dapat menyelesaikan proyek ini tepat waktu, serta meminta dukungan dari semua pihak agar proyek ini dapat terlaksana dengan lancar, karena Terminal Penumpang Modern ini dibangun bukan hanya untuk tujuan profit oriented semata, tetapi juga untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang.

“Terminal Penumpang Modern ini nantinya akan dibangun empat lantai seluas 17.500 m2, dengan kapasitas untuk menampung 4.000 penumpang. Masa pelaksanaan pembangunan selama 420 hari kalender, sehingga target akan dapat selesai pada Triwulan II tahun 2014. Kami berharap semoga dengan pemancangan tiang pancang pertama hari ini, proyek pembangunan akan dapat berjalan lancar dan terselesaikan sesuai waktu yang telah disepakati, sehingga Terminal Penumpang Modern Pelabuhan Tanjung Perak dapat segera dioperasikan” ujar GM Pelindo III Tanjung Perak dalam sambutannya.

## Bekas Gudang

Tanggal 31 Mei 2013, merupakan hari jadi kota Surabaya yang ke-720. Sebagai pelabuhan tua yang menjadi gerbang masuknya pendatang dari luar lengkap dengan agama dan budaya mereka, Tanjung Perak menyimpan berbagai peninggalan masa lalu yang terkait dengan tumbuh kembangnya “kota buaya”.

Para pedagang asing yang masuk ke Surabaya, kemudian mengembangkan bisnis dengan membentuk pemukiman di kanan-kiri Kalimas, yang sampai sekarang mempunyai ciri komunitas asal Timur Tengah, Eropa dan Asia Timur. Karena itu, di lokasi ini terdapat perkampungan



Desain rencana penataan Terminal Kalimas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

etnis Arab di Ampel, sisa bangunan militer Belanda di Benteng, dan juga pertokoan Tionghoa di Kembang Jepun.

Pembukaan Terusan Suez tahun 1867 berpengaruh pada kian singkatnya waktu pelayaran dari Eropa ke Asia Tenggara, hingga memicu makin ramainya lalu lintas perdagangan antara Asia utamanya Asia Tenggara yang menjadi pemasok bahan mentah. Konsekuensi logis yang terjadi adalah, berkembangnya teknologi pembuatan kapal-kapal yang lebih cepat dengan volume angkut barang yang lebih besar. Guna melayani pertumbuhan tersebut, juga dibarengi dengan pembangunan fasilitas untuk sandar kapal yang lebih bisa menjawab kebutuhan.

Salah satu fasilitas yang dibangun adalah Dermaga Jamrud Utara pada masa kolonial dikenal sebagai “*Rotterdamkade*”, dengan jajaran bangunan mercu suar (menara pengawas, *lichtbaken*, *lighthouse*) yang kini menjadi Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Perak. Di sebelah barat terdapat kantor perusahaan batubara *Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel Mij* (NISHM), bersambung dengan bangunan yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran *Oceaan Nederlansche Stoomvaart-Maatschappij*. Di atas bekas bangunan inilah pada tahun 1920-an didirikan Terminal Penumpang yang untuk Pelabuhan Tanjung Perak, yang setelah era kemerdekaan mendapatkan nama Terminal Penumpang Gapura Surya dan Gapura Nusantara. Bila dihitung dari saat dibangun hingga diruntuhkan untuk diganti dengan terminal yang lebih modern, maka bekas gudang yang kemudian menjadi terminal tersebut telah berumur hampir satu abad, atau tepatnya 93 tahun.

Meskipun “hanya” merupakan Terminal Penumpang, tetapi Gapura Surya pernah berjasa dalam mengakomodasi kekurangan properti di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak, ketika dilakukan perubahan kelembagaan perusahaan pelabuhan dari status Perusahaan Umum (Perum) di tahun 1983. Ketika itu, jajaran direksi Perum Pelabuhan III (Perumpel III) belum memiliki fasilitas perkantoran yang representatif. Memang pada saat berstatus Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) Tanjung Perak, jajaran direksi menempati gedung perkantoran yang dibangun tahun 1973 dan peresmian dilakukan

oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Haryono Nimpuno pada 17 September 1975. Gedung dua lantai itu sampai sekarang masih merupakan bagian dari Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Karena jajaran direksi Perumpel III memang belum mempunyai kantor, tetapi harus tetap mampu mengelola usaha ditengah persaingan, maka dengan segala kesederhanaan yang ada, direksi Perumpel III terpaksa numpang tempat di gedung Terminal Penumpang Gapura Surya. Kondisi ini berlangsung selama empat tahun, sampai 1987 dan baru pindah setelah gedung Kantor Pusat Perumpel III yang berlokasi di Jl. Perak Timur 610 selesai dibangun. Gedung berlantai lima ini, sejak tahun 1991 menjadi kantor Pusat Pelindo III yang dibentuk berdasar PP No.58 tanggal 19 Oktober 1991.

### Markas Perjuangan

Seperti beberapa kali diucapkan oleh Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, dalam membangun terminal modern di atas bekas lahan Terminal Gapura Surya dan Gapura Nusantara. Meskipun bekas perkantoran lama dan gudang-gudang yang pernah berperan penting dimasa lalu hampir keseleruhannya diratakan dengan tanah, maka masih terdapat banyak bangunan bersejarah yang dipertahankan. Di antaranya adalah Gedung Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Tanjung Perak serta menara suar yang menyatu dengan bangunan induk kantor itu.

Dilihat dari masa pembangunannya, *lighthouse* Tanjung Perak ini ternyata lebih tua dibanding bangunan sejenis yang terdapat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Kalau pada menara suar di dekat Kantor Kesyahbandaran Tanjung Emas dapat ditemukan angka pembuatan “Anno 1874”, maka menurut data sejarah menara suar di Pelabuhan Tanjung Perak sudah dibangun pada tahun 1869-1970 berbarengan dengan dibangunnya kantor Kesyahbandaran.

Selain jadi saksi tumbuh dan berkembangnya perdagangan di Surabaya, bangunan yang mulanya berfungsi sebagai menara pengawas

sekaligus mercusuar penanda lokasi Pelabuhan Tanjung Perak, juga pernah berperan dalam perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia. Seperti diketahui, setelah Jepang bertekuk lutut, maka masuklah tentara sekutu ke kota Surabaya, diawali dengan munculnya armada laut yang memblokir Pelabuhan Tanjung Perak. Di balik pasukan gabungan tersebut, ikut pula tentara Belanda yang bermaksud mengembalikan kekuasaan kolonialnya di Indonesia. Hal tersebut menimbulkan reaksi keras, hingga terjadi perlawanan gabungan yang terdiri dari Barisan Keamanan Rakyat (BKR) dan laskar rakyat. Rangkaian peristiwa tewasnya Jenderal Mallaby, pertempuran besar 10 November yang kemudian dikenal sebagai Hari Pahlawan dan lain sebagainya, bermula dari upaya mempertahankan Pelabuhan Tanjung Perak. Namun karena kalah persenjataan, perlawanan rakyat Surabaya dapat dipatahkan.

Dalam masa perjuangan tersebut, Gedung dan Menara Pengawas Pelabuhan Tanjung Perak ikut berperan besar. Antaralain menjadi markas perjuangan Serikat Pelayaran Indonesia (SPI) yang banyak menghimpun para pelaut dan pekerja pelabuhan untuk melakukan kegiatan “bawah tanah” menghadapi musuh. Selain mengumpulkan informasi gerakan kapal dan pasukan musuh, “mencuri” senjata untuk diserahkan kepada pejuang, gerakan SPI juga berupa sabotase terhadap kepentingan musuh. Pada pertengahan 1945 SPI berbagabung dalam perjuangan terbuka

bersama Badan Keamanan Rakyat Laut.

Untuk meperingati jasa ikon sejarah pelabuhan ini, pada 25 Juli 1978 Panglima Armada RI Laksamana Muda Prasodjo Mahdi berkenan meresmikan penanda monument. Selanjutnya Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Surabaya lewat Surat Keputusan Walikota Surabaya No.188.45 /251/402.104/1996 menetapkan Menara Pengawas Pengawas Perak sebagai Bangunan Cagar Budaya yang dilindungi Undang-undang. Berkat adanya dasar hukum dan pemahaman dari Manajemen Pelindo III, maka peninggalan sejarah di Pelabuhan Tanjung Perak tersebut, hingga kini masih tetap tegak berdiri. (Nilam)



Prasasti peresmian markas Serikat Pelayaran Indonesia

# KOMITMEN PELINDO III SUKSESKAN BALI TOL



“

**Pelabuhan merupakan infrastruktur pendukung mata rantai logistik. Bila aksesnya lancar, ekspor/ impor makin baik**

”

Jalan tol yang menghubungkan Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa, Bali

JALAN bebas hambatan pertama yang dibangun di Pulau Dewata akan segera diselesaikan dalam waktu dekat ini. Jalur sepanjang 9,2 Km yang dikerjakan sejak bulan Desember 2011 sebagai penghubung kawasan Nusa Dua-Pelabuhan Benoa-Bandar Udara Internasional Ngurah Rai yang 90 persen diantaranya dibangun di atas perairan, secara keseluruhan sudah tersambung.

Mungkin karena proyek ini mendapat sentuhan lokal yang serba artistik, maka lekuk-liku jalur yang dibuat dengan konstruksi beton bertulang menggunakan semen dan bahan-bahan dalam negeri, maka terdapat nilai tambah yang patut diacungi jempol. Bangunan fisik jalan diawali dari lahan darat di Nusa Dua, menyeberang ke Tanjung Benoa terus ke Pelabuhan Benoa melintasi perairan dangkal dan deretan hutan mangrove. Panorama sekitar Bali Tol ini, diharapkan akan mampu menyedot minat wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik.

“Harus kami akui bahwa penyelesaian proyek tersebut mengalami sedikit kelambatan. Hal itu disebabkan oleh

terjadinya gangguan cuaca ekstrim dan siklon tropis beberapa waktu lalu di perairan sekitar Bali. Tetapi saat ini pekerjaan yang tersisa tinggal berupa pelapisan *asphalt*, pemasangan *railing* pembatas jalan dengan perairan dan penyelesaian lampu penerangan jalan umum. Pada bulan Juni 2013 sudah akan dapat diselesaikan dan diserahkan untuk kemudian siap dioperasikan sebelum berlangsung Konferensi Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (APEC) dan pemilihan *Miss World* pada September tahun ini” jelas Direktur Teknik PT Jasamarga Bali Tol (JBT) Wiwin Kwintadi kepada Reporter Dermaga di Denpasar, beberapa waktu lalu.

## Dukungan Sindikasi

Meskipun dalam *count down* (hitungan mundur) pengerjaan *Bali Tol* mengalami kelambatan, tetapi menurut Direktur Utama JBT Akhmad Tito Kari kesemuanya justru berjalan dengan cepat, karena tidak ada hambatan berupa pembebasan lahan. Jalan yang dibangun di atas perairan ini mendapat dukungan Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian Perhubungan serta Sindikasi tiga bank BUMN: yang terdiri

dari BNI, BRI dan Bank Mandiri sebagai penanggung 25% pembiayaan proyek. Masing-masing Bank BUMN mengucurkan pinjaman senilai Rp.435 miliar, ditambah pinjaman dari BCA, BTN dan BPD Bali. Proyek senilai Rp.1,7 triliun ini dibangun Jasa Marga Bali Tol sebagai konsorsium dengan komposisi saham Pemprov Bali 8,01 persen dan Kabupaten Badung 8,01 persen, PT Jasa Marga 55 persen dari sebelumnya 60 persen, PT Pelindo III menjadi 17,98 persen dari sebelumnya 20 persen, PT Angkasa Pura I menjadi 8 persen dari sebelumnya 10 persen. PT Hutama Karya menjadi 1 persen dari sebelumnya sebesar 2 persen, PT Adhi Karya Tbk menjadi 1 persen dari sebelumnya 2 persen. Adapun PT Pengembangan Pariwisata Bali tetap 1 persen.

Masalah dana yang semula diperkirakan akan menjadi ganjalan, ternyata dapat diatasi dengan masuknya sindikasi perbankan dalam pembiayaan pembangunan. Proyek tersebut dibiayai entitas perusahaan sebesar 30% sedang sisanya yang 70% didanai sindikasi perbankan nasional dengan masa konsesi 45 tahun.

"BNI mengalokasikan 25% dari total pembiayaan oleh sindikasi perbankan nasional. Dengan demikian dana pinjaman dari sindikasi perbankan mengambil porsi 75% dari total pembiayaan pembangunan seluruh infrastruktur" ujar Pemimpin Divisi BUMN & Institusi BNI Dewi Mutiasi.

Menurut Direktur Utama PT Jasa Marga Tbk Adityawarman, *Bali Tol* merupakan proyek kesembilan yang yang diproyeksikan selesai lebih awal dari delapan proyek lainnya. Ungkapnya: "Ini merupakan bagian dari total rencana penambahan panjang jalan tol perseroan hingga tahun 2014, sepanjang 250 Km. Model *Bali Tol* ini akan kami terapkan di delapan proyek tol lainnya, termasuk kajian untuk jalan tol baru dari Buleleng di Bali utara sepanjang 100 Km sampai Denpasar di Bali selatan".

## Urai Kemacetan

Pembangunan jalan bebas hambatan itu, menurut Gubernur Bali Made Mangku Pastika sesuai harapan masyarakat Bali. Ujarnya "Kemacetan di Bali selatan diharap terurai hingga akan menambah daya tarik Bali sebagai gerbang pariwisata internasional sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan. Untuk itu, Pemprov Bali berencana membangun tol simpang susun di sejumlah titik yang terhubung dengan *Bali Tol*. Pembangunan jalan bebas hambatan ini juga diharap mengantisipasi tingginya pertumbuhan kendaraan di Pulau Dewata, yang setiap hari mendapat tambahan 35 unit kendaraan roda empat baru, dan 100 unit sepeda motor baru. Selain itu juga terjadi tambahan 400 ribu penduduk dalam tiga tahun, Apalagi, jika ditambah proyeksi wisman yang akan datang pada 2015 sebanyak 5 juta dan 10 juta wisatawan domestik, beban Bali akan makin berat".



Proses pekerjaan pembangunan jalan tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa, Bali

Terkait peran serta Pelabuhan III dalam konsorsium pembangunan *Bali Tol*, Direktur Komersial & Pengembangan Usaha Pelabuhan III Husein Latif menjelaskan: "Pelabuhan merupakan infrastruktur pendukung kelancaran rantai logistik nasional. Apabila akses dari dan ke pelabuhan lancar, kinerja ekspor/impor dan angkutan barang/penumpang akan makin baik. Dengan demikian diharap infrastruktur tersebut bisa meningkatkan peran Pelabuhan Benoa".

Menurut General Manager Pelabuhan Benoa Iwan Sabatini, bila jalan bebas hambatan itu sudah dioperasikan, kemacetan kronis di jalur pariwisata selatan kota Denpasar akan dapat diatasi. Ujar Iwan: "Kelancaran lalu lintas akan mendukung Pelabuhan Benoa sebagai *turn-around port*, yang tak hanya sekedar sebagai pelabuhan tujuan kapal-kapal cruise, tetapi juga menjadi pelabuhan tempat bertolaknya wisatawan dan kapal wisata dari Bali, untuk meneruskan

pelancongan ke daerah tujuan wisata (DTW) lain. Apalagi, Benoa juga merupakan *home base* kapal-kapal tiang tinggi (*tall-ship*) yang juga biasa disebut sebagai *little cruise*".

"Kita harus berbangga bahwa seluruh proyek, mulai pencetus ide dasar, para insinyur dan tenaga pelaksana, perencanaan, cetak biru, design engineering, hingga material semen dan besi beton yang digunakan, semua berasal dari dalam negeri. Dan, meskipun fungsi jalan ini antarlain akan digunakan untuk mendukung kegiatan yang bersifat internasional, tetapi tetap memperhatikan kepentingan masyarakat kecil. Karena selain jalan bebas hambatan berbayar untuk kendaraan bermotor roda empat yang tarifnya ditetapkan Rp.10.000 untuk mobil golongan-1, juga terdapat jalur untuk kendaraan roda dua yang tarifnya Rp.4.000" ungkap Wiwin Kwintadi mengakhiri penjelasannya kepada Reporter Dermaga.(Nilam)



# PELABUHAN TANJUNG TEMBAGA MEMBIDIK PELUANG USAHA



Kondisi eksisting Pelabuhan Tanjung Tembaga.

## Penandatanganan kerjasama operasional fasilitas Pelabuhan Probolinggo, mengakhiri kontroversi adanya “pelabuhan tandingan”

DENGAN ditandatanganinya *Memory of Understanding* (MoU) antara Kepala Dinas Perhubungan & Lalu Lintas Angkutan Jalan Jawa Timur (Kadishub Jatim) dengan General manager (GM) Terminal Operator Pelindo III Probolinggo pada 17 April 2013 lalu, maka kontroversi yang terjadi selama ini dapat diredam. Seperti diketahui, Pelabuhan Baru Tanjung Tembaga dibangun oleh Dishub Jatim di sebelah barat lokasi pelabuhan umum eksisting merupakan proyek multiyear sejak tahun 2008, dengan biaya berasal dari APBN/APBD, dengan total nilai Rp.164 miliar. Meskipun masih diperlukan tambahan fasilitas dan peralatan, elabuhan Probolinggo Baru sudah diresmikan pada 14 April 2010.

Pembangunan tahap I dengan biaya dari APBN Rp.90 miliar, dan reklamasi lahan selatan dermaga dengan anggaran 2008 sebesar Rp.47 miliar serta dari APBD Jatim 2008 Rp.25 miliar. Tahun 2010 proyek reklamasi kembali dapat kucuran biaya Rp.10 miliar berasal dari APBD Perubahan Jatim. Pembangunan diteruskan dengan pembuatan *causeway* 580 meter, bersambung dengan dua *trestle* 380 dan 300 meter. Kedepan, kedua sisi *trestle* yang saat ini baru berkedalaman – 6 meter LWS akan ditambah dengan dua unit *jetty* yang menjorok ke depan sisi perairan, dimaksud agar memperoleh kedalaman kolam sekitar -12 meter LWS.

“Fasilitas tersebut dibangun sebagai pendukung Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu gerbang perekonomian yang sudah cukup padat. Fasilitas di Pelabuhan Tanjung Tembaga ini disiapkan sebagai alternatif pengiriman barang melalui jalur laut. Disamping itu, juga menjadi gerbang mengimbangi cepatnya pertumbuhan industri di sekitar Probolinggo. Dishub Jatim telah melakukan reklamasi lahan seluas 20 hektar serta pembangunan jalan beton 1.057x15 meter dan lapangan penumpukan 260x54,3 meter, yang kedepan akan dioperasikan bersama oleh Dishub Jatim dan Terminal Operator Pelabuhan III Probolinggo,” jelas Wahid Wahyudi se usai menandatangani MoU.

### Kapal Cruise

Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo, memang dikenal sebagai pelabuhan rede. Namun kendati belum memiliki dermaga untuk sandar kapal-kapal besar tetapi pelabuhan yang di masa lalu dikenal dengan sebutan Banger ini boleh berbangga diri karena telah beberapa kali berkesempatan menerima kunjungan kapal-kapal *cruise* pengangkut wisatawan manca negara (wisman) yang yendak berkunjung ke Taman Nasional Bromo-Semeru-Tengger serta wisata



Kapal nelayan di Pelabuhan Tanjung Tembaga.

religi/sejarah ke Sumenep, Madura. Kedua Daerah Tujuan Wisata (DTW) tersebut mempunyai daya tarik tak saja bagi wisatawan nusantara (wisnus), tetapi juga wisman yang berkunjung ke Jawa Timur. Dalam beberapa kali kunjungan, kapal-kapal mewah tersebut tak memilih sandar di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tetapi justru memilih berlabuh di depan perairan Pelabuhan Probolinggo.

Alasan pemilihan Probolinggo, seperti diucapkan oleh beberapa nakhoda yang pernah membawa kapalnya ke perairan

Probolinggo: "Untuk sandar di Tanjung Perak, selain kondisinya cukup sibuk hingga kadang terjadi antrian untuk sandar, kami juga harus mengeluarkan biaya cukup tinggi. Oleh karena itu kami memilih berlabuh di lepas pantai Probolinggo, yang lebih dekat ke obyek wisata Gunung Bromo yang menjadi tujuan turis yang kami angkut".

Kapal cruise yang mengangkut wisman memang harus berlabuh di lepas pantai tak jauh dari pelabuhan yang hanya memiliki kedalaman kolam -2 meter LWS, untuk kemudian mendaratkan penumpang dengan sistem rede transport menggunakan *tender-boat* yang sudah dipersiapkan oleh operator kapal. Untuk mendarat, mereka melalui ponton yang tersedia di pelabuhan.

Dengan adanya kunjungan kapal cruise, maka Pelindo III Caban Probolinggo mempunyai peluang meraih pendapatan yang berasal dari biaya labuh kapal dan pas penumpang, yang kesemuanya dibayar dengan mata uang dollar Amerika.

## Kawasan Pasuruan

Meskipun dalam posisi yang masih belum mampu memberikan kontribusi laba untuk perusahaan, tetapi Pelabuhan Cabang Probolinggo juga mengelola Pelabuhan Kawasan Pasuruan, yang sudah dibangun sebelum terbentuknya Kotamadya Pasuruan, tahun 1920 sebagai pelabuhan rede berdasar *Instelling Ordonantie Staadblad* No. 320 tahun 1918 dan Artikel 4.a termasuk *Staadblad* No.425 tahun 1920. Sedang penentuan batas pelabuhan berdasar *Staadblad* No.426 tahun 1920.

Meski saat ini Pelabuhan Pasuruan hanya berstatus sebagai pelabuhan kawasan, namun pada masa jayanya pernah menjadi pelabuhan pengekspor gula (*zuiker-haven*) untuk menampung hasil dari pabrik-pabrik gula Pleret, Sukorejo, Gayam, Winongan, Puntir dan Kedawung serta pengapalan antar pulau kasil industri garam, hasil bumi, beras dan ternak dari kabupaten yang ada di sekitarnya dengan tujuan negara Belanda. Bahkan pada tahun 1956 sampai dengan 1961 Pasuruan pernah menjadi pelabuhan embarkasi ibadah haji bagi jamaah daerah Malang, Lumajang, Pasuruan, dan Probolinggo.

Seiring dengan bergulirnya waktu dan dinamika pertumbuhan industri serta perubahan sektor-sektor lain, kesibukan di



Papan nama kantor Pelindo III Cabang Tanjung Tembaga Probolinggo.

pelabuhan kawasan ini berangsur surut. Padahal Pelabuhan Kawasan Pasuruan memiliki hinterland penghasil komoditas unggulan yang dihasilkan oleh:

- Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER);
- Hasil industri pabrik mesin Boma Bisma Indra (BBI);
- Hasil tekstil dan makanan olahan dari Pandaan dan Kota Pasuruan;
- Industri obat-obatan PT Meiji dan lain-lainnya.

Tren menurun Pelabuhan Kawasan Pasuruan itu masih ditambah kondisi alam yang tidak mendukung upaya pengembangan, hingga para pemilik barang yang ada di hinterlandnya tak berminat memanfaatkan pelabuhan yang terdapat di pinggir pantai kota Pasuruan dan berlokasi di muara sungai Gembong, dan diapit sungai Rejasa serta Porong.

Kondisi seperti itulah yang mengakibatkan terjadinya arus balik sampah, lumpur, dan endapan dari sungai yang mengalir masuk terbawa pasang naik, hingga rawan terjadi pendangkalan kolam. Bahkan pada saat pasang, kedalaman kolam hanya bekisar 0,6 sampai 1 meter disebabkan pencemaran atau limbah material sungai yang masuk kolam pelabuhan.

Hal ini mempengaruhi arus lalu lintas di perairan, hingga kapal yang dapat berkunjung hanya terbatas pada volume berkisar 300 GRT atau maksimal 500 GRT. Keadaan diperparah dengan kondisi kade yang sudah tua. Dengan kondisi seperti itu cukup sulit mengharapkan pemasukan yang signifikan dari pelabuhan kawasan Pasuruan. Rata-rata dalam satu bulan Pelabuhan Pasuruan hanya terjadi kunjungan lima atau enam unit kapal. Itu pun hanya kapal-kapal kecil.(Nilam)



Pintu gerbang menuju Pelabuhan Kawasan Pasuruan

# CABANG MAUMERE YANG KIAN RAMAI

**Arus petikemas ke Maumere terus meningkat. Mampukah tahun ini keluar dari kerugian usaha?**

**S**PERTI halnya pulau-pulau lain di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) maka hampir setiap kabupaten mempunyai pelabuhannya sendiri-sendiri. Demikian pula yang terjadi di Pulau Flores, pada masa pengelolaan usaha masih berbentuk Perusahaan Negara Pelabuhan Daerah IV, di Pulau Bunga ini terdapat empat cabang pelabuhan yang diusahakan, yaitu: Maumere di Kabupaten Sikka, Larantuka di Kabupaten Flores Timur, Ende dan Ippi di Kabupaten Ende. Namun pada era PT (Persero) saat ini, di Pulau Flores tinggal terdapat satu cabang yang ada, yaitu Cabang Maumere yang juga mengelola Pelabuhan Kawasan Ended an Ippi.

Pada awalnya Pelabuhan Maumere dikelola oleh Raja Sikka, dengan dibantu petugas Bea Cukai sebagai Wakil Syahbandar. Baru sejak September 1964 diresmikan dengan status Perusahaan Negara. Orang Pertama yang menduduki Kepala Cabang waktu itu adalah SH Soeryanto. Tetapi disebabkan kondisinya

yang masih sepi, maka pejabat waktu itu tak bisa bertahan lama, hingga sempat terjadi masa vakum selama satu tahun, dan keberadaan pelabuhan hanya diurus oleh dua orang pegawai saja.

Tanggal 15 April 1965 jabatan Kepala Cabang digantikan oleh Noer Besoes. Hasil yang dapat dicapai pada saat itu baru berupa penyerahan batas-batas tanah pelabuhan. Namun upaya meletakkan dasar-dasar Pelabuhan Maumere terpaksa tak berlanjut, karena Noer Besoes menjadi korban malaria, dan meninggal dunia di Maumere pada 27 Februari 1967. Sebagaimana diketahui, pada waktu itu daratan Flores dikenal sebagai sarang malaria.

## Bersaing Dengan Ro-ro

Sampai dengan akhir 1970-an, Pelabuhan Maumere masih berada pada posisi yang sulit. Penyebabnya adalah karena kurangnya fasilitas dan alat untuk memberi pelayanan bagi kapal-kapal diatas 3.000 GRT. Yang kebanyakan berkunjung hanya kapal-kapal lokal dan kapal-kapal pelra dalam jumlah tak lebih

dari 15 call/bulan. Baru pada tahun 1980, ketika telah berada dibawah pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dan kantor induk di Surabaya memberikan bantuan pengembangan dan adanya program pembangunan lewat Pelita, Pelabuhan Maumere mulai bangkit menata diri. Antara lain dibangun dermaga dengan konstruksi beton sepanjang 42 meter dan lebar 10 meter. Kemudian disusul pembangunan satu unit dermaga dengan konstruksi beton lagi sepanjang 58 meter.

Beratnya mendorong pertumbuhan Pelabuhan Maumere, disebabkan belum berkembangnya potensi hinterland sebagai daerah pendukung perdagangan. Sejak awal, komoditas unggulan yang dikapalkan dari Maumere hanya berupa kopra saja, hingga kapal-kapal yang datang dengan muatan Sembilan bahan pokok sehari-hari ditambah sedikit bahan-bahan untuk bangunan, sedangkan kembalinya ke Pulau Jawa tak ada komoditas yang cukup signifikan untuk diangkut. Baru pada pertengahan decade 80-an terdapat tambahan komoditas berupa kemiri, asam, cacao dan hasil hutan lainnya.

Dengan dibukanya Pabrik Semen Kupung, sempat muncul harapan di kalangan praktisi pelabuhan di Maumere, yang memperkirakan distribusi semen dari NTT itu akan menyebar ke pulau-pulau di sekitarnya, hingga pelabuhan-pelabuhan Maumere, Waingapu, Ende/Ippi berharap dapat menjadi pelabuhan transit dalam penyebaran komoditas tersebut ke pedalaman. Tetapi harapan tersebut tak sepenuhnya dapat terwujud, karena selain keterbatasan hasil produk Semen Kupang, pada akhirnya satu-satunya pabrik penghasil industri berskala besar di NTT itu "kehabisan nafas" hingga menutup kegiatannya.

Era berkembangnya angkutan darat antar pulau antar provinsi memanfaatkan kapal ro-ro dan kian bagusnya infrastruktur jalan darat, juga menjadi ancaman khas bagi usaha pelabuhan di NTT. Bila semula barang-barang keperluan pokok yang didatangkan dari Pulau Jawa banyak diangkut dengan kapal-kapal pelra, sejak masa itu beralih ke angkutan jalan raya menggunakan truk-truk yang di lintas penyeberangan beralih moda transportasi ke kapal-kapal penyeberangan, mulai jalur Ketapang-Gilimanuk, Padangbai-Lembar, Kayangan-Pototano hingga ke Sape-Labuhanbajo. Selain itu juga terdapat kapal-kapal penyeberangan lintas panjang dengan rute dari Surabaya lewat Bima hingga ke Ende, yang dinilai "menggerogoti" pangsa angkutan laut dengan kapal barang, yang dengan sendirinya juga jadi kendala berkembangnya pelabuhan laut yang diusahakan.

Pelindo III Cabang Maumere memiliki masalah khusus yakni rendahnya daya dukung dermaga di



Bongkar muat di pelabuhan Maumere

Pelabuhan kawasan Ende/Ippi, maka kapal-kapal lebih banyak berlabuh di Pelabuhan Maumere yang kini mendapat nama baru Loren Say (L'Say). Padahal kebanyakan komoditi asal Flores berasal dari Kabupaten-kabupaten di bagian barat, hingga untuk mengapalkan lewat L'Say harus menempuh jalan darat, yang sempit dan berliku-liku.

## Era Petikemas

Tatkala angkutan barang menggunakan petikemas dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ke Maumere, pertama kali dilaksanakan pada akhir tahun 2009, volume angkutnya baru berkisar antara 40-50 TEU's untuk tiap trip. Namun, dengan kian besarnya minat pemilik barang terhadap penggunaan petikemas dalam mengirimkan komoditas miliknya, arus petikemas ke Maumere juga kian meningkat, dan pertumbuhan ini ditanggapi positif oleh pihak perusahaan pelayaran. Apabila pada awalnya jalur Surabaya-Maumere hanya dilayani satu perusahaan yang melakukan rintisan, kini tiga operator pelayaran petikemas domestik menyatakan komitmennya untuk meningkatkan kualitas kinerja pelayanan bongkar muat di Pelabuhan Maumere. Ketiga operator pelayaran itu

berdekatan, hingga diperlukan kehati-hatian dalam penyandaran kapal dan pelaksanaan bongkar muat dengan ship crane maupun mobile crane. Selain itu pengadaan alat yang akan bisa mempercepat proses bongkar muat petikemas ini akan mempunyai dampak sosial bagi lingkungan kerja di pelabuhan, karena itu kita harus mampu bersosialisasi dan beradaptasi dengan semua pemangku kepentingan di pelabuhan"

## Permasalahan Strategis

Meskipun kinerja Pelindo III Cabang Maumere sudah mengalami peningkatan, tetapi masih terdapat beberapa masalah strategis yang perlu mendapat pemecahan, agar lebih dapat mendorong pertumbuhan pelabuhan ini. Masalah tersebut antara lain:

- Kondisi kekuatan dermaga Ende yang berdasar pengujian hanya mampu untuk menanggung beban maksimal 12 ton. Hal tersebut telah dikordinasikan dengan direksi, agar dapat dilakukan penguatan hingga dapat digunakan untuk sandar kapal ro-ro maupun bongkar muat petikemas;
- Kekuatan fender di Pelabuhan Ende tidak sesuai dengan kapal

jasa untuk saling berkordinasi demi keamanan operasional penyandaran kapal. Kepada Kantor Pusat sudah diusulkan agar dilakukan survey guna mencari solusi, mengingat Maumere merupakan pelabuhan yang belum wajib pandu;

- Kondisi SDM di Pelabuhan Maumere maupun Kawasan Ende sebagian kurang produktif, karena faktor usia dan lamanya penempatan hingga kinerja menurun. Dari sisi cabang, memang sudah dilakukan mutasi internal untuk penyegaran, namun hasilnya belum maksimal hingga diusulkan tambahan tenaga, khususnya untuk menangani bongkar muat.
- Masih terdapat kekurangan peralatan bongkar muat, yang untuk sementara sudah bisa diatasi dengan cara kerjasama operasional dengan pihak lain. Selain itu, untuk tujuan komunikasi internal juga diperlukan pengadaan handitalkie;
- Masalah lama yang terjadi di Pelabuhan Kawasan Ende ialah masih adanya kerangka kapal kandas di depan kolam, hingga menjadi penyebab terganggunya sandar kapal. Setelah berkordinasi dengan Adpel,

## DATA TRAFIK DI PELABUHAN MAUMERE

| URAIAN            | SATUAN | RKAP 2012 | REALISASI 2011 | REALISASI 2012 | PREDIKSI 2013 |
|-------------------|--------|-----------|----------------|----------------|---------------|
| • Kunjungan Kapal | Unit   | 816       | 863            | 949            | 827           |
|                   | GT     | 1.723.785 | 1.745.562      | 1.907.828      | 1.804.254     |
| • Arus Barang     | Ton    | 93.784    | 207.321        | 115.643        | 102.997       |
|                   | M3     | 23.696    | 23.809         | 24.741         | 23.268        |
| • Arus Petikemas  | Box    | 8.960     | 10.178         | 15.452         | 14.860        |
|                   | TEU's  | 8.960     | 10.178         | 15.789         | 14.920        |
| • Arus Penumpang  | Orang  | 147.464   | 162.520        | 156.869        | 156.869       |

(Sumber data Pelindo III Cabang Maumere)

adalah PT Meratus Line, PT Taruna Kusan Explosive, dan PT Timur Asri Laut.

Mereka akan bekerjasama dengan Terminal Operator Pelindo III Maumere, dengan menyediakan fasilitas pendukung kegiatan bongkar muat petikemas. Penandatanganan kerjasama pelayanan petikemas dengan tiga perusahaan pelayaran telah dilakukan di Surabaya, akhir Maret 2013 lalu.

Direktur Operasi dan Teknik PT Pelindo III Faris Assagaf dalam pembicaraan dengan Reporter Dermaga mengatakan, "Pelabuhan Maumere mempunyai karakteristik yang khas, karena posisi Dermaga I dengan Dermaga II saling

yang bersandar, karena semula hanya direncanakan untuk kapal 1.000 GT, tetapi realisasinya sering digunakan sandar kapal sampai 14.000 GT. Untuk sementara, diatasi dengan pemasangan ban. Karenanya diusulkan untuk segera mengganti fender;

- Penyandaran kapal di Dermaga 1 dan 2 Pelabuhan Maumere, selalu mengalami kesulitan olah gerak, karena posisi dermaga yang terlalu dekat jaraknya. Untuk setiap ada kapal yang akan sandar, selalu dilakukan rapat P2T yang melibatkan Adpel dan pengguna

hingga akhir 2012 lalu telah berhasil menyelesaikan pengangkatan bangkai kapal sampai 60% dan ditarget pada 31 Maret sudah dapat diselesaikan seluruhnya;

- Adanya beberapa fasilitas di pelabuhan Ende meliputi dermaga dan lapangan penumpukan yang dibangun Dinas Perhubungan tetapi belum ada penyerahan untuk dikelola, namun sudah diusahakan oleh Pelindo III terkait dengan pemeliharaan asset termaksud. Untuk itu, Manajemen Pelabuhan Cabang Maumere meminta dukungan Kantor Pusat untuk penyelesaiannya. (Nilam)



General Manager bersama para Manager Pelindo III Cabang Benoa.

# BENOA

## MEMBANGUN PURA

### SESUAI TRI HITA KARANA

**Pembangunan pura di Kantor Cabang Pelindo III Benoa, dimaksud sebagai wujud kepedulian pada prinsip Trihita Karana**

"PEMBANGUNAN pura di lingkungan Pelabuhan Benoa ini, merupakan bentuk kepedulian terhadap prinsip *Tri Hita Karana* di lingkungan masyarakat Bali yang selain harus menjaga keserasian hubungan antara manusia dengan manusia lainnya, manusia dengan lingkungannya dan juga manusia dengan Hyang Widhi Tuhan Yang Maha Esa" jelas Ketua Panitia Pembangunan Pura di lingkungan Kantor Pelindo III Cabang Benoa Anak Agung Made Kariyana dalam laporan pada prosesi Karya Pemelaspasan, sesuai dengan *dewasa-ayu*, acara *Dewa Yadnya* dilangsungkan pada Kamis 25 April 2013 bertepatan dengan *Wraspati Wage Wuku Pujut* tanggal 15 *Sasih Kadasa* 1935 Saka.

Biaya pembangunan pura yang berada di lingkungan Kantor Cabang Pelabuhan Benoa dan bersebelahan dengan *Benoa Cruise Terminal* (BCT) tersebut mencapai sekitar Rp.700 juta yang berasal dari manajemen Terminal Operator Benoa serta dana punia dari simpatisan, dikerjakan dalam waktu 5 bulan. Menurut GM Pelabuhan Benoa Iwan Sabatini, pembangunan pura tersebut adalah untuk memberi kesempatan *menyungung* bagi pegawai cabang Benoa yang memeluk agama Hindu Dharma.

Lebih jauh disebutkan bahwa pembangunan pura di lingkungan Kantor Cabang Benoa ini, juga gambaran kepedulian perusahaan terhadap lingkungan strategisnya dalam tataran *sekala* (materiil) maupun *niskala* (spiritual). Di lingkungan Pelindo III, beberapa cabang yang telah membangun tempat ibadahnya sendiri, antarlain berupa masjid di Kantor Pusat/Cabang Tanjung Perak dan Cabang Tanjung Emas. Sedangkan di cabang-cabang lain seperti Banjarmasin, Kotabaru dan Tanjung Intan kepedulian itu disalurkan lewat program PKBL dengan membantu pembangunan/ rehabilitasi tempat ibadah, seperti pada Cabang Tenau Kupang yang juga mengucurkan dana lewat Program Kemitraan & Bina Lingkungan (PKBL) untuk perbaikan gereja, sedangkan Cabang Celukanbawang telah beberapa kali melaksanakan program bina lingkungan membantu mesjid, gereja dan pura.

#### Matra Laut

"Bangunan peribadatan yang *dipelaspas* (disucikan) dan upacaranya *dipuput* oleh Ratu Peranda Griya Pengiasan Denpasar hari ini, disebut sebagai *Padmasana* Kantor, dan hanya berfungsi sebagai *Pura Swagina* yang *penyungungnya* terbatas pada pegawai Pelindo III Cabang Benoa saja" jelas Gung Kariyana kepada Reporter Dermaga yang hadir dalam karya tersebut.

Di lingkungan Pelabuhan Benoa yang dalam kosmologi Bali berada pada matra samudra, terdapat beberapa pura dan pelinggih, serta di "kepung" bangunan suci mulai dari Tanjung Benoa, Suwung dan Pulau Serangan tempat keberadaan Pura Sakenan yang dipercaya sebagai gerbang awal penyebaran agama Hindu ke Pulau Bali oleh Empu Kuturan pada Abad ke-14.



Penandatanganan prasasti pura oleh General Manager Pelindo III Cabang Benoa-Iwan Sabatini

Yang menarik dari beberapa bangunan suci di Pelabuhan Benoa, adalah Pura Segara, yang terbuka bagi umum dan umat Hindu boleh ngaturan bhakti ke sana. Lokasinya dekat dengan kantor cabang yang lama. Dibangunnya Pura Segara tahun 1993, terkait dengan peristiwa yang sulit difahami secara nalar, namun hal itu justru

menjadi cirri mistifikasi Pulau Dewata. Kejadiannya bermula dari pengerukan Alur Pelayaran Pelabuhan Benoa oleh PT Rukindo. Pada saat itu yang menjabat sebagai Kepala Cabang Pelindo III Benoa adalah almarhum Suwandi Sarlan.

Ketika pekerjaan pengerukan sampai pada titik sekitar tikungan depan Tanjung Benoa, tiba-tiba pekerjaan mengalami kesulitan karena peralatan dredger mengalami dua kali patah. Meskipun telah diganti dengan alat baru, yang terjadi justru hampir seluruh peralatan macet. Setelah berbagai upaya diusahakan tetapi tanpa hasil dan sampai lima hari pekerjaan pengerukan terhenti, atas usulan local staff dilakukan upaya bertanya kepada Pemangku dari Tanjung Benoa yang dikenal karismatik.

Hasilnya, dari penerawangan batin sang Pemangku, di bawah permukaan air pada titik lokasi yang sedang dikeruk saat itu, terdapat pelinggih yang sudah berumur tua dan tenggelam ke dasar alur akibat perilaku alam. Menurut Pelinggih, apabila pelinggih itu tidak dipindahkan, maka pekerjaan pengerukan tidak akan berhasil. Yang menjadi persoalan kemudian adalah: kekuatan supranatural yang berada di pelinggih itu mau dipindahkan tetapi meminta "tebusan" berupa darah dari tiga makhluk lewat upacara *tawur rah* (pengorbanan darah). Untuk darah ayam dan burung gagak, tak ada masalah, tetapi untuk korban darah manusia, tentu harus dipertimbangkan lagi. Tetapi lewat negosiasi supranatural, korban darah manusia boleh diganti dengan darah kerbau bule.

Singkat cerita, setelah dilakukan upacara melasti dan ritual lain selama tiga hari, pelinggih kecil dari batu paras tersebut bisa diangkat, kemudian dipindahlokasikan ke tempatnya yang sekarang dikenal sebagai Pura Segara.

### Padma Bhuwana

Bagi orang luar Bali, amat sulit memahami fungsi pura, kecuali secara singkat disebut sebagai bangunan suci. Masalahnya, di Pulau Dewata terdapat ribuan jumlah pura dengan puluhan fungsi masing-masing. Tetapi secara sederhana, dapat disebut bahwa dalam kosmologi Bali dikenal pengertian Padma Bhuwana, dengan lambang bunga teratai berdaun delapan, ditambah satu titik tengah menjadi titik kosmologis, sehingga melahirkan sembilan pura utama guna

memuja dewa-dewa. Pura-pura yang termasuk ke dalam kelompok Pura Padma Bhuwana adalah Pura Besakih (sisi *kajakangin*, timur laut), Pura Lempuyang Luhur (timur), Pura Gowa Lawah (Tengara), Pura Anakasa (selatan), Pura Luwur Uluwatu (barat daya), Pura Luhur Batukaru (barat), Pura Puncak Mangu (barat laut), Pura Batur (utara) dan Pura Pusering Jagat (tengah).

Menurut Made Wiana, Dewa-dewa yang bersemayam secara metafisis dalam tiap lembar bunga padma (teratai) bertugas memelihara keseimbangan kosmos, melinungai dan memberikan kesejahteraan bagi umat manusia. Di antara sembilan dewa terdapat tiga dewa yang berkedudukan amat penting, yakni Tri Murti: Brahma, Wisnu dan Iswara (Siwa) yang menentukan dinamika hidup manusia yaitu penciptaan, pemeliharaan dan kematian. Tri Murti dipuja pada pura pusat umat Hindu di Bali, yaitu kompleks Pura besakih pada Pura Kiduling Kreteg (Brahma, pencipta), Pura Batu Madeg (Wisnu, pemelihara) dan Pura Gelap (Siwa, pemusnah). Pura Besakih berkedudukan sangat penting bagi umat Hindu, karena

selain sebagai bagian dari Pura Padma Bhuwana, juga sebagai *huluning Bali rajya* (hulu, kepala atau jiwa Pulau Bali), Pura Rwa Bhineda atau lambang alam atas (jagad agung, makrokosmos) dan alam bawah (jagad alit, mikrokosmos). Sebagai Pura Rwa Bhineda Pura Besakih sebagai Pura Purusa, bergandengan dengan Pura Batur yang merupakan Pura Predana.

Pulau Bali sebagai padma bhuwana terbagi menjadi unit-unit lokalitas yang terkecil adalah desa pakraman, yang dilengkapi dengan Tri Kahyangan Desa, tempat memuja Tri Murti, yakni Pura Desa atau Pura bale Agung tempat memuja Brahma, Pura Puseh sebagai tempat memuja Wisnu dan Pura Dalem tempat suci untuk memuja Iswara. Sesuai Persa Provinsi Bali No.3 Tahun 2001 tentang Desa Pakraman secara

tegas mencantumkan bahwa salah satu persyaratan desa pakraman di Bali adalah memiliki kahyangan yang berstatus kahyangan tiga. Kepemilikan pura, mengakibatkan desa pakraman hidup dalam suasana kolektivitas religius.

Di samping Sembilan pura utama yang terangkum dalam Pamasana, di Pulau Bali juga tersebar berbagai pura untuk berbagai kepentingan peribadatan. Yang untuk kepentingan penyatuan *kuren* atau keluarga besar, terdapat *pura dadia* untuk menjaga roh leluhur. Para *dadia* yang terpencah di berbagai desa pekraman, mengakui dirinya bersaudara atas dasar kesamaan leluhur, membentuk ikatan klan atau *soroh* yang jadi pengikat dan disebut Pura Kawitan (contoh: Pura Kawitan Pasek di Gelgel, Klungkung, Pura Kawitan

Benesa Mas di Mas, Gianyar, dll. Selain itu terdapat pula pura untuk kepentingan sosial ekonomi seperti Pura Subak Riag Gede, Tabanan.

Pada tercatat bahwa masyarakat Hindu Dharma di Bali memiliki toleransi yang



Pemotongan pita oleh General Manager Pelindo III Cabang Benoa-Iwan Sabatini

sangat tinggi terhadap agama lain. Hal ini dapat dilihat dengan diijinkannya adanya unsure agama lain dalam suatu pura, seperti di Pura Negara Gambur Anglayang di Buleleng, yang didalamnya terdapat Pelinggih Dalem Mekah. Terdapat pula Pura Dalem Jawa dan Pura Keramat yang merupakan pemakaman Mas Sepuh secara Islam dekat Puri Mengwi, yang berkaitan dengan orang Blambangan Islam yang bermukim di Mungwi. Pura Langgar Bunutin Bangli yang dilengkapi dengan empat menambil air wudlu. Sesuai namanya lokasi ini merupakan pemukiman Islam. Di Pura Batur Kintamani, terdapat Pelinggih Ratu Subandar dan di Pasar Ubud terdapat Pelingih Dewi Melanting, yang keduanya konon berasal dari etnis Tionghoa, yang disungsung sebagai dewanya para pedagang. (Nilam)

# DAFTAR PEMENANG PELABUHAN INDONESIA AWARD 2013

## A. KATEGORI KARYA FOTO JURNALISTIK MEDIA MASSA

| NO | NAMA                         | JUDUL                                                       | KET       |
|----|------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------|
| 1  | Andry Bey (Suara Karya)      | Pelabuhan Kebanggaan Indonesia                              | Juara I   |
| 2  | Amston Probel (Tempo)        | Geliat Aktivitas Senja Pelabuhan Indonesia di Tanjung Priok | Nominator |
| 3  | Eko Siswono T (Tempo)        | Geliat Pembangunan di Pelabuhan Tanjung Priok               | Nominator |
| 4  | Prasetyo Utomo (Antara Foto) | Bongkar Muat Hasil Tangkapan                                | Nominator |
| 5  | Roni Mawardi (BUMN Track)    | Semangat Transformasi Pelabuhan Indonesia                   | Nominator |

## B. KATEGORI KARYA FOTO PEGAWAI

| NO | NAMA                                                  | JUDUL                      | KET       |
|----|-------------------------------------------------------|----------------------------|-----------|
| 1  | Husninalul Ghassani (Pelindo III Cabang Tanjung Emas) | 24 Hours of Work           | Juara I   |
| 2  | Stevanus Roni (Pelindo II Kantor Pusat)               | Bird's Eye                 | Nominator |
| 3  | Ade Hilman (Pelindo II Cabang Teluk Bayur)            | Menyambut KT Teluk Bayur I | Nominator |
| 4  | Ferial Dunan (Pelindo I Cabang Tanjung Pinang)        | Kontrol Container Yard     | Nominator |
| 5  | Iman Firdaus (Pelindo IV Kantor Pusat)                | Mengabadikan Perjalanan    | Nominator |

## C. KATEGORI KARYA JURNALISTIK CETAK

| NO | NAMA                                | JUDUL                                            | KET       |
|----|-------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|
| 1  | M Tahir Saleh (Bisnis Indonesia)    | Pungutan Masih Liar                              | Juara I   |
| 2  | Eko Edhi Caroko (BUMN Track)        | Pendulum, Membuat Jakarta – Sorong Semakin Dekat | Nominator |
| 3  | Haryo Damardono (Kompas)            | Terminal Kalibaru sebagai Magnet Pertumbuhan     | Nominator |
| 4  | Henrykus FN Wedo (Bisnis Indonesia) | Butuh Sinergi di Pelabuhan                       | Nominator |
| 5  | Eriandi (Singgalang)                | Menyulap Emma Heaven Menjadi Leader Port         | Nominator |

## D. KATEGORI KARYA JURNALISTIK ELEKTRONIK

| NO | NAMA                                            | JUDUL                                                                 | KET       |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1  | Rina Hoyyaroh dan Rian Suryalibrata (Kompas TV) | Bagaimana sesuatu Bekerja : Kesibukan Pelabuhan Tanjung Priok         | Juara I   |
| 2  | Lungguh Ginanjar (Kompas TV)                    | Road Map Industri Pelayaran : Ekonomi Biaya Tinggi Industri Pelayaran | Nominator |
| 3  | Adriadi Perdana Putra dan Anwar (Pontianak TV)  | Bongkar Muat Bebas Antre Pelabuhan Dwikora Pontianak                  | Nominator |

## E. KATEGORI KARYA JURNALISTIK DIGITAL

| NO | NAMA                                         | JUDUL                                               | KET       |
|----|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|
| 1  | Fatkhurohman Taufik (suarasurabaya.net)      | Agar Tanjung Perak Tak Lagi Sesak                   | Juara I   |
| 2  | Kormensius Barus (Business Review)           | Asa di Balik Transformasi Pelindo                   | Nominator |
| 3  | Slamet Hadi Purnomo (Antara News Jawa Timur) | Solusi Ancaman Kongesti itu adalah Teluk Lamong     | Nominator |
| 4  | Teguh Prasetyo (Tribun Lampung)              | Menyongsong Pelabuhan Masa Depan                    | Nominator |
| 5  | Petrus Alcantara Jehunat (Infomoneter.com)   | Transformasi Pelabuhan, Angin Segar untuk Indonesia | Nominator |

# HASIL KARYA PESERTA LOMBA LOGO TERMINAL MULTI PURPOSE TELUK LAMONG

(1 April s.d. 9 Mei 2013)



# HASIL KARYA PESERTA LOMBA LOGO PERUSAHAAN PENYEDIA JASA TENAGA KERJA

(1 April s.d. 9 Mei 2013)



(Abdul Kadir J-Banjarmasin)



(Aditya Chandra-Gresik)



PPJTK  
(An Zaenal Arif-Kumai)



(Ardhy Basuki-Banjarmasin)



(Arief Yarmanto-Gresik)



(Arif Priyanto-Kotabaru)



(Cahyo Mursito-TPKS)



(Chusairi Ali-Gresik)



Manpower Solutions and General Services  
(Dedikasi Daeli-Kotabaru)



(Deni Christanto-TPKS)



(Deti Sukaesih-Gresik)



(Dhany Rachmad A-Tanjung Perak)



(I Gusti Putu Arya-Tanjung Emas)



(Wilis Aji W-Kampus)



(Dwi Inna M-Banjarmasin)



(Edi Wartoko-Gresik)



(Arief Yarmanto-Gresik)



(Eva Maya S-Tanjung Perak)



(EFerdian Pratama-Tanjung Emas)



(Ardhy Basuki-Banjarmasin)



(Gilang Ginanjar-TPKS)



(I Gusti Putu Arya-Tanjung Emas)



(I Gusti Putu Arya-Tanjung Emas)



(Djunariati-Tanjung Perak)



(I Gusti Putu Arya-Tanjung Emas)



(Imam Haromain-Kampus)



(Karyo Raharjo-Tanjung Perak)



(Wilis Aji W-Kampus)



(M Fitriadi Eka Putra-Tanjung Perak)



(Rizal Khan-Kampus)



(Rizal Khan-Kampus)



(Wahyu Agung P-Banjarmasin)



(Wahyu Budianto-TPKS)



(Yanuar Ksudarmawan-Maumere)



(Dwi Anggono-Tanjung Emas)



(Sigit Triswanto-Kumai)



(Rudi Herdiyantoro-Kampus)



(Rudi Herdiyantoro-Kampus)



(Rudi Herdiyantoro-Kampus)



(Satriyo Danar-Kampus)



(Yudi Prasetyo-Kampus)



(Erik Budiawan-Kampus)



(Dherry Arma R-Tanjung Wangi)



(Agus Dharmawan-Banjarmasin)



(Bibit Kurniansih-Kampus)



(Ottik Febriati-Kampus)



(I Komang Gede K-Kampus)



(Yudi Prasetyo-Kampus)



(Wilis Aji W-Kampus)



(Ika Triyana-Kampus)



(Deti Sukaesih-Gresik)



(Yudi Prasetyo-Kampus)



(Fahrusalam-Banjarmasin)



(Edi Wartoko-Gresik)



(Arif Rohman Hakim-Kampus)



(Karyo Raharjo-Tanjung Perak)



(M Azwar Anas-Kampus)



(Yudi Prasetyo-Kampus)



(Hotben Simbolon-Kotabaru)



(Edward Napitupulu-Tanjung Emas)



(Chusairi Ali-Gresik)



(Chusairi Ali-Gresik)



(Dimas Yuliono-Kampus)



(Najfe Sapa-Kampus)



(Nugroho-Kampus)



(Pragola Jiwa-Kampus)



(Pragola Jiwa-Kampus)



(Pragola Jiwa-Kampus)



(Pragola Jiwa-Kampus)



(Nugroho-Kampus)